



Du système ville-port aux écologies du littoral. L'exemple du front de mer marseillais

Jérôme Faurite

► To cite this version:

Jérôme Faurite. Du système ville-port aux écologies du littoral. L'exemple du front de mer marseillais. Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01113006

HAL Id: dumas-01113006

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113006>

Submitted on 4 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Jérôme FAURITE

Institut d'Urbanisme de Grenoble

Du système ville-port aux écologies du littoral : l'exemple du front de mer marseillais



Mémoire de M2, Master sciences du territoire spécialité Urbanisme et Projet Urbain, août 2014

Directeur du mémoire : Charles AMBROSINO

Tuteur d'apprentissage : Cédric GEERAERT

Structure d'apprentissage : TANGRAM URBAN PROJECT

Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès-France

Notice analytique

TITRE DU PFE	Du système ville-port aux écologies du littoral. L'exemple du front de mer marseillais	
AUTEUR	Jérôme FAURITE	
DATE DE SOUTENANCE	09 septembre 2014	
ORGANISME D'AFFILIATION	Institut d’Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès-France	
ORGANISME D'ACCUEIL	Tangram Urban Project	
DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES	Charles AMBROSINO	
COLLATION	NOMBRE DE PAGES	86 (texte brut), 95 (avec images)
	NOMBRE D'ANNEXES	2
	NOMBRE DE RÉF. BIBLIO.	42
MOTS-CLÉS ANALYTIQUES	Rapports ville-port, rénovation urbaine, écologie sociale, villes portuaires, waterfront, front de mer, villes méditerranéennes, Grand Port Maritime de Marseille, littoral, paysages littoraux	
MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES	Marseille, Euroméditerranée, littoral marseillais, rade de Marseille, Cité de la Méditerranée, J4	
RÉSUMÉ :		
<p>Le rapport ville-port est d'ordre systémique, dans l'histoire de Marseille et des ports Méditerranéens. Les évolutions technologiques et techniques conditionnent la morphologie du port et de la ville, jusqu'à un décrochage récent nécessitant une rénovation urbaine.</p> <p>Les opérations de front de mer du quartier d'Euroméditerranée à Marseille sont paradigmatiques des outils de rénovation que l'on retrouve dans la plupart des projets de rénovation urbaine en Europe : valorisation de l'eau, grands événements, audace architecturale, tant d'éléments contribuant à faire du front de mer une vitrine.</p> <p>A Marseille, la grande diversité du littoral nécessite de remettre en question cette vitrine et d'entrevoir les différents visages du littoral, tant morphologiques et paysagers que vécus, en soulignant le lien entre la forme et les usages : les écologies du littoral.</p>		
ABSTRACT :		
<p>Marseille's urban morphology is historically related to port's requirements, which contribute to shape the coastline. From system, the relationship between city and port becomes conflict when each of them get opposite issues.</p> <p>Planning tools about brownfields' renewal look like a magic recipe : great events, water enhancing as an urban amenity, architectural innovation ... are invariably applied in each waterfront regeneration contributing to make the waterfront an urban showcase. In Marseille, the <i>Cité de la Méditerranée</i> waterfront seems to be the paradigm of the <i>showcase</i> urbanism.</p> <p>But the diversity of city-sea morphology, waterscapes and uses prevents a generalization of this recipe : the third part of this thesis try to point the different way of living the city-sea relationship.</p>		

Remerciements

Je tiens à remercier particulièrement mes deux tuteurs qui, par leurs visions, leurs approches, m'ont permis de développer ce mémoire et d'articuler une réflexion selon différents points de vue.

Charles AMBROSINO, mon tuteur de l'université, m'a invité à questionner la question des rapports ville-port et la question du *waterfront*, en me laissant une grande liberté d'approche. Par ses conseils, et notamment par la référence à Reyner Banham, j'ai pu développer une approche assez libre du *waterfront* dans la troisième partie. Ce faisant, la rédaction de ce mémoire ne m'a pas semblé tant être un travail universitaire, mais plutôt un travail de réflexion tout à fait stimulant et créatif.

Cédric GEERAERT, mon maître de stage, m'a permis, au cours de cette année d'apprentissage à Tangram Architectes, de confronter la théorie à la pratique. Ses nombreux conseils et réflexions, pour ce mémoire, m'ont permis d'affiner mon sujet et de trouver le caractère transversal aux différents projets sur lesquels je suis intervenu.

Je tiens aussi à remercier Tangram de m'avoir accueilli cette année qui fut très formatrice pour moi. Il faut souligner l'ouverture de l'entreprise, qui permet à de nombreux étudiants de bénéficier de leur structure et de compléter leur formation par une immersion dans une agence qui leur permet de se confronter à des projets extrêmement intéressants.

Je remercie par ailleurs les différentes personnes avec qui j'ai pu travailler à Tangram cette année, qui m'ont accordé leur confiance et permis d'être au cœur de la production et du processus de projet.

Enfin, je remercie toutes les personnes qui ont, de près ou de loin, partagé cette période de réflexion du mémoire, que ce soit par des discussions et des réflexions de fond, ou par un appui amical et bienvenu.

Avant-propos

Le but de ce mémoire est de construire un pont entre la pratique professionnelle de l'urbanisme, à laquelle sont confrontés les étudiants du M2 « Urbanisme et Projet Urbain » de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble dans le cadre d'un apprentissage en alternance, avec la réflexion universitaire et théorique dispensée à l'institut.

J'ai effectué cette année 2013-2014 en apprentissage à Marseille au sein de l'agence « Tangram Urban Project », filiale de l'agence d'architecture « Tangram Architectes » chargée des projets d'urbanisme.

Tangram Architectes est une agence relativement grande, avec une soixantaine de salariés, aux métiers diversifiés : architectes, urbanistes, paysagistes, architectes d'intérieurs, maquettiste et économiste, ingénieur, chaque métier étant une pièce du « tangram », ce jeu chinois qui permet à partir de sept formes simples de composer une multitude de formes complexes.

Tangram est une des principales agences de Marseille et participe donc à de nombreux projets architecturaux et immobiliers dans la région.

Tangram Urban Project développe des projets à une échelle plus grande, de la conception d'espace publics aux plans guides en passant par l'aménagement paysager. Parmi ses références récentes, on peut citer la rénovation des places du 4 septembre et des Capucines à Marseille, ou la semi-piétonnisation du Vieux-Port.

Au sein de Tangram Urban Project, je n'ai pas eu une mission linéaire, sur l'année, mais j'ai pu travailler au contraire sur différentes études variées : des schémas directeurs pour Aix-Marseille Université, un concours sur le secteur de la Joliette à Marseille, une étude plus paysagère sur le hameau des Pesquiers sur la presqu'île de Giens, une étude sur l'implantation d'un transport par câble, différents appels d'offres ...

Malgré cette diversité, plusieurs éléments ont paru récurrents à travers certains projets. En outre, au-delà des projets de Tangram, le contexte actuel marseillais actuel est absolument intéressant d'un point de vue urbanistique, en grande partie en raison de la rénovation urbaine profonde menée dans le cadre de l'OIN Euroméditerranée. C'est dans ce contexte que l'on se propose, dans le cadre de ce mémoire, de mener une réflexion, dont on présentera les grandes lignes dans l'introduction, en confrontant la littérature universitaire, quelques productions professionnelles et certaines observations personnelles.

Nota : les crédits des documents graphiques présentés sont mentionnés sous chaque document soumis au droit d'auteur (je suis l'auteur des photographies sans mention). La photo de couverture appartient à Tangram Architectes)

SOMMAIRE

Introduction.....	6
PARTIE 1 : LES RAPPORTS VILLE-PORT A MARSEILLE : APPROCHE RÉTROSPECTIVE ET CONTEXTUELLE.....	8
1. Les fondements anciens de la ville-port.....	8
1.1 Nomadisme versus sédentarité, l'identité originelle de la ville-port.....	8
1.2 Émergence et affirmation d'un système ville-port comme principal élément identitaire urbain.....	10
2. Le système ville-port à l'épreuve du temps.....	12
2.1 Les visages des rapports ville-mer et ville-port à travers les veduta.....	12
2.2 Les déterminants de l'équilibre du système ville port.....	16
2.3 La bataille des ports : le fondement du découplage.....	19
3. Le découplage du XXe et la nécessité de repenser le rapport ville-port.....	24
3.1 Éléments théoriques du découplage ville-port, ou quand l'urbain ne peut plus répondre au technique.....	24
3.2 Le découplage ville-port à Marseille.....	26
3.3 Les réponses apportées et les modèles.....	29
3.4 Les forces en présence à Marseille.....	33
Conclusion (partie 1).....	35
PARTIE 2 : EXTRAORDINAIRE ARCHITECTURAL VERSUS ORDINAIRE URBAIN : LA MISE EN VITRINE DU WATERFRONT ET SES LIENS AVEC L'ARRIERE-VILLE.....	36
1. La recherche de l'extraordinaire urbain : la mise en vitrine.....	36
1.1 La Cité de la Méditerranée ou la recherche de l'effet Guggenheim.....	36
1.2 Impulser, capitaliser, diffuser : la logique du projet.....	41
1.3 Montrer : l'esthétisation de la ville.....	46
2. Intégration, porosité, concurrence, exclusion ? Les liens entre le waterfront et l'arrière-ville.....	49
2.1 L'échelle de la forme urbaine : l'objet extraordinaire contre les tissus ordinaires.....	49
2.2 L'échelle de la ville : les rapports complexes entre les différentes centralités.....	53
2.3 La dimension sociale : la ville contre les habitants ?.....	57
3. Vers une aseptisation du rapport à la mer sur Euromed 1, ou un dépassement de la mise en vitrine sur Euromed 2.....	60
3.1 Un rapport à la mer aseptisé et ludifié ?.....	60
3.2 Euromed 2 : du quartier vitrine au quartier modèle.....	62
3.3 Euromed 2 : vers un autre rapport à la mer ?.....	63
Conclusion (partie 2).....	65
PARTIE 3 : DES CITÉS DE LA MÉDITERRANÉE AUX ÉCOLOGIES DU LITTORAL.....	66
1. La diversité des cités de la Méditerranée.....	67
1.1 La rade Nord.....	68
1.2 La rade sud.....	72
1.3 La rade sauvage.....	75
Quelle épaisseur des Cités de la Méditerranée ?.....	78
2. Les écologies du littoral.....	79
2.1 Du dépassement d'un découpage sectoriel.....	79
2.2 Écologie 1 : Le littoral autodrome.....	81
2.3 Écologie 2 : La platitude, le balnéaire.....	93
2.4 Écologie 3 : La calanque et le quai, les terrasses de la mer.....	95
2.6 Écologie 4 : S'éloigner du trait de côte pour le comprendre.....	97
Conclusion : Épaissir le littoral, montrer la vitrine maritime.....	101
Bibliographie.....	103
ANNEXES.....	108

Introduction

Le contexte urbain des projets marseillais est intéressant. Le littoral, et notamment le port, semble capitaliser les attentions urbaines : ce sont les réalisations littorales et les villes portuaires qui sont sur le devant de la scène urbanistique. Ce phénomène est perceptible depuis les années 80 où ces villes font face à des "vides urbano-portuaires" qu'elles s'efforcent de combler, dans le cadre d'un passage à une économie tertiarisée, post-industrielle, qui pose les principes du renouvellement urbain, notion qui s'appliquera par la suite aussi dans les villes non portuaires.

Le comblement de ces vides s'accompagne d'une réflexion très forte sur la question de l'image renvoyée : c'est l'idée du *waterfront* comme outil de marketing territorial, de vitrine permettant de vendre la ville.

Ce rapport ville-port semble donc focaliser l'attention et devient un fil conducteur des différents projets urbains : il sera de fait au cœur de la réflexion que ce mémoire se propose d'énoncer.

Pourquoi cette omniprésence du rapport ville-port ? Et pourquoi, semble-t-il, une telle tension entre ses deux parties ? Le vocabulaire que l'on entend, dans ces processus de réaffectation, accrédite l'idée d'une opposition forte entre les deux entités que sont la ville et le port. C'est un vocabulaire militaire : on parle de « fronts » (front urbain, waterfront...), de « reconquête », de « récupération » dans les projets espagnols. On parle de « requalification » ce qui sous-entend que les espaces antérieurs n'étaient pas qualitatifs.

Le concept parfois évoque de « système ville-port » semble être contredit par ce vocabulaire d'affrontement : dans un système, les différents entités fonctionnent en synergie. On va donc être amené à se poser un certain nombre de questions.

Premièrement, quelle est l'importance du rapport ville-port dans l'urbanité marseillaise ? Pourquoi ce rapport semble si important ? Ensuite, plus précisément, en quoi consistent les projets actuels ? On a parlé de « mise en vitrine ». De fait, quels vont être les rapports entre cette vitrine, et la ville qu'elle est sensée représenter ? Quelle intégration des nouveaux quartiers du *waterfront* avec l'ensemble des tissus urbains situés au derrière le port, ce qu'on appellera l' « arrière-ville » ?

Une autre question découle de ces interrogations : le *waterfront* mis en vitrine est-il représentatif du nouveau rapport de la ville à la mer ? En clair, le rapport ville-port est-il la forme vraiment dominante des rapports ville-mer ? Ces trois groupes de questions répondent à une même problématique : quelles sont les visages des rapports ville-mer et pourquoi ces rapports doivent-ils être aujourd'hui au cœur des réflexions urbaines ?

On va tenter de répondre à ces questions en trois grands points qui sont autant d'étapes d'un raisonnement logique :

En premier lieu, on va chercher à savoir pourquoi le rapport ville-port revêt une importance majeure aujourd'hui en contextualisant notre objet d'étude, le littoral marseillais, au sein de l'histoire des rapports ville-port. On va pour cela aussi mobiliser d'autres exemples de villes portuaires, ce qui nous permettra par ailleurs de montrer la spécificité de l'histoire urbaine des ville-port.

Ensuite, on analysera plus spécifiquement les dynamiques à l'œuvre aujourd'hui dans le processus de rénovation urbaine des ports. Notamment, on va questionner l'idée de la « vitrine », la volonté de faire du front de mer l'image vendeuse de la ville. Cette volonté doit être questionnée, notamment dans une logique d'intégration morphologique, sociale, visuelle ou fonctionnelle du front de mer vitrine, avec le reste de la

ville. On réfléchira aussi, en termes de paysage, à la logique visuelle de la vitrine : on se demandera qui peuvent être les spectateurs de la vitrine qui se veut *skyline* littorale. En outre, c'est au bénéfice de cette partie que l'on fera dialoguer les projets actuels, et au besoin certains projets réalisés au sein de Tangram, avec la littérature universitaire.

Enfin, on formulera, dans une troisième partie, deux hypothèses. La première part du constat de la diversité du littoral marseillais : on observera séquentiellement le trait de côte, et on distinguera plusieurs « Cités », plusieurs rapports à la mer. Cette diversité des rapports à la mer s'exprime à une échelle macroscopique mais aussi à une échelle plus large, ce que l'on appellera les *waterscapes*. Cette diversité enfin est aussi une diversité d'enjeux, ainsi on formulera l'hypothèse de l'impossibilité d'appliquer la « recette » de mise en vitrine des fronts de mer comme outil principal de réflexion du rapport ville-mer.

Surtout, l'analyse des différentes « cités » révélera des points communs. On verra que le littoral n'est pas qu'un objet *waterfront* ou qu'un trait de côte matériel, mais qu'il possède aussi une dimension immatérielle. On s'intéressera ainsi aux usages de ce littoral. On verra que le littoral peut-être vécu de différentes manières, et qu'il est porteur donc de différentes images et valeurs sociales. Notamment, on émettra l'hypothèse d'un lien entre la morphologie naturelle du littoral et les usages de ce littoral : en imaginant un tel lien entre un milieu et les actions humaines sur ce milieu, on emploiera donc le terme d'« écologie » du littoral. Ces différentes écologies tendront à nous montrer que le littoral outrepassé largement les limites matérielles de son simple trait de côte.

Forts de cette analyse, on pourra alors conclure sur la nécessité d'élargir la réflexion urbaine du *waterfront*. On pourra affirmer qu'au delà du caractère portuaire, Marseille est aussi une ville maritime. On se permettra alors de proposer deux pistes, deux images complémentaires, à mobiliser afin de conforter la maritimité de la ville : étendre la porosité des deux entités ville et mer, permettant d'épaissir la frange littorale, et valoriser les vues vers une vitrine qui se construit actuellement sans spectateurs.

PARTIE 1

LES RAPPORTS VILLE-PORT A MARSEILLE :

APPROCHE RÉTROSPECTIVE ET CONTEXTUELLE

1. Les fondements anciens de la ville-port

L'histoire de Marseille, c'est l'histoire du port de Marseille.

Ou plutôt, l'histoire du rapport ville-port, l'histoire de l'interface entre la sédentarité urbaine et la mobilité maritime et humaine. C'est ce que l'on se propose de montrer dans cette partie.

1.1 Nomadisme versus sédentarité, l'identité originelle de la ville-port

Un mythe fondateur

Les villes naîtraient de par leur fonction. Georges Dumézil a souligné que les mythes fondateurs des villes étaient porteurs de sens sur les fonctions originelles des villes.

Le mythe fondateur de Marseille est absolument remarquable dans sa manière de fixer l'identité symbolique de Marseille comme union de la sédentarité et du mouvement. Aristote, dans sa *Constitution de Marseille*, est un des premiers à l'écrire, suivi d'Hérodote, Plinie, Strabon...

On rappellera ici un extrait de la version relativement complète de l'historien romain Justin¹ :

« À l'époque du roi Tarquin, des jeunes gens phocéens [...] contraints par l'exiguïté et la maigreur de leur terre [...], arrivèrent dans le golfe gaulois à l'embouchure du Rhône, et captivés par le charme de ce lieu, une fois de retour chez eux, ils attirent davantage de gens en racontant ce qu'ils avaient vu.

Les commandants de la flotte furent Simos et Protis. Ils vont ainsi trouver le roi des Ségobriges, appelé Nanus, sur les territoires duquel ils projetaient de fonder une ville. Il se trouva que ce jour-là le roi était occupé aux préparatifs des noces de sa fille Gyptis, qu'il se préparait à donner en mariage à un gendre choisi pendant le banquet, selon la coutume nationale. Et ainsi, alors que tous

1 MARCUS JUNIANUS JUSTINUS, *Abrégé des Histoires Philippiques de Troque Pompée*

les prétendants avaient été invités aux noces, les hôtes grecs sont aussi conviés au festin. Ensuite, alors que la jeune fille, à son arrivée, était priée par son père d'offrir de l'eau à celui qu'elle choisissait pour époux, elle se tourna vers les Grecs sans tenir compte de tous les prétendants et offrit de l'eau à Protis qui, d'hôte devenu gendre, reçut de son beau-père un emplacement pour fonder la ville.

Donc, Marseille fut fondée près de l'embouchure du Rhône, dans un golfe isolé, comme dans un recoin de la mer. Cependant les Ligures, jaloux de la croissance de la ville, harcelaient de guerres continuelles les Grecs qui firent tant d'efforts en repoussant les dangers, qu'après avoir vaincu les ennemis, ils établirent beaucoup de colonies sur les terres dont ils s'étaient emparé. »

L'exactitude historique du mythe n'importe peu. Un mythe fondateur, c'est finalement une manière pour les habitants d'une cité de rappeler quelle est leur nature et comment l'esprit d'un lieu diffère de l'esprit d'un autre. Ici, le mythe tient parfaitement sa fonction. Il inscrit dans l'identité urbaine de Marseille l'union d'un peuple sédentaire, les Ligures, avec un peuple nomade, les Phocéens.

C'est là le premier fondement de l'objet « ville-port » : un peuple sédentaire fonde des villes, un peuple nomade utilise des ports, des comptoirs. En revanche, l'union d'un peuple sédentaire et d'un peuple nomade seul peut entraîner la création de la ville-port ; ce n'est pas une ville qui se dote d'un port, mais bien un objet particulier.

Les antagonismes fondateurs

On peut ici évoquer les écrits d'Yves Chalas² qui, psychanalysant le fait urbain, établit trois « antagonismes fondateurs » de la ville : ville versus nomadisme, ville versus campagne, et ville versus division fonctionnelle. Chalas, rappelant l'approche de mythologie comparée étudiée par Georges Dumézil, aime à mobiliser les mythes fondateurs des cités à l'appui de ces antagonismes. Et, sans que Chalas n'évoque Marseille, les antagonismes qu'il définit se retrouvent pourtant de manière pertinente ici.

Ville versus nomadisme : ce sont là deux manières contraires d'être, conflictuelles : la sédentarité et le mouvement. Chalas voit à travers le conflit fondateur de Rome une opposition entre la fixité de l'*urbs*, défendue par Romulus, et le refus de la fixité au profit du mouvement, représenté par Rémus franchissant le *pomœrium*.

Mais Chalas, en observant le mythe fondateur de Rome, en conjecture une vérité générale : dans les mythes fondateurs des villes, la naissance de la ville vient du meurtre rituel du nomade par le sédentaire. Image qui est recevable pour Rome ; pas pour Marseille, où l'opposition sédentarité-nomadisme est plus explicite encore. Si, à Rome, la sédentarité a remporté sur le mouvement, à Marseille l'antagonisme devient union.

Il est tout à fait remarquable que le mythe fondateur de Marseille soit basé sur une histoire d'amour, et non pas sur un parricide, un régicide ou un fratricide comme dans nombre de mythes fondateurs.

On pourrait voir, à travers l'union de Gyptis et de Protis, l'acceptation du mouvement et de la migration par le peuple sédentaire, et l'acceptation de la fixité par le peuple migrant. Cela explique pourquoi cette légende ne narre pas tant la fondation d'une ville : elle narre la fondation d'une ville-port.

Les deux autres « antagonismes fondateurs » sont l'opposition de la ville à sa campagne et les divisions fonctionnelles. Pour Chalas, ce qui caractérise la ville, c'est qu'elle s'intéresse au lointain, qu'elle établit des relations avec d'autres villes, et non pas avec la campagne environnante.

2 CHALAS Yves, *Les antagonismes fondateurs de la cité*, Journal des Psychologues, n°119, 1994

L'antagonisme est encore une fois tout à fait pertinent ici, dans le cas d'un comptoir grec, qui, colonie, commerce avec sa métropole Athènes et qui, métropole, commerce avec ses colonies (Nikaïa, Olbia...), tout en devant se protéger de son arrière-pays immédiat qui représente un danger permanent : le poète latin Silius Italicus dit par exemple que « *les Marseillais sont entourés de tribus arrogantes et terrifiés par les rituels sauvages de leurs voisins barbares* »³.

Enfin, pour Chalas, si une ville peut naître en raison d'une fonction particulière (fonction religieuse, militaire, production, politique, commerciale, éducation), ce qui fait la persistance de la ville, c'est la pluralité, la division, la mixité de ces fonctions, et leur ségrégation spatiale. Toujours à partir du mythe fondateur, il montre que c'est l'enlèvement des Sabines qui, en mélangeant plusieurs peuples aux « fonctions principales » (les Étrusques sont guerriers, les Sabins des producteurs, les Troyens des politiques) différentes, crée la pluralité des fonctions à Rome.

Si l'on peut évoquer, à travers Gyptis et Protis, l'union de deux cultures, celte et grecque, il est en revanche difficile d'appliquer cet antagonisme-là au cas marseillais, justement parce que dans l'idée de ville-port, on n'a pas de ville polyfonctionnelle, mais une domination de la fonction portuaire commerciale.

Quoi qu'il en soit, ces trois antagonismes permettent de poser les jalons de ce qui sera l'identité urbaine de Marseille pendant de nombreux siècles : étudier le rapport entre la ville et le port, c'est étudier les rapports entre ce qui, dans l'évolution historique, est constitutif de l'identité « Gyptis » et de l'identité « Protis ».

De fait, les parties suivantes vont nous permettre d'étudier dans quelle mesure le mythe fondateur est persistant ou bien dépassé. Dans quelle mesure l'union nomadisme-sédentarité est-elle continue, a-t-elle été mise à mal par l'industrialisation, et les « reconquêtes » urbaines actuelles d'Euroméditerranée sont-elles à envisager comme une réconciliation du *Gyptis* et du *Protis* de la ville ou bien, comme l'avènement de la victoire de *Gyptis*, qui, comme Romulus, affirmerait enfin la sédentarité en tuant le représentant du nomadisme...

1.2 Émergence et affirmation d'un système ville-port comme principal élément identitaire urbain

Il ne s'agit pas là de raconter l'histoire des rapports ville-port, qui font l'objet d'historiographies de qualité.⁴ On rappellera juste rapidement comment, à partir de sa fondation, Marseille va connaître un destin urbain intimement lié à son port.

La ville grecque fixe un périmètre millénaire

Le site de développement de la ville, la rive Nord du *Lacydon*, est propice à l'activité portuaire : le port est une grande calanque bien abritée. Les grecs, outre le commerce, seront entre autres les premiers explorateurs, et l'histoire retient les massaliotes Pythéas (qui « découvrit » la Grande-Bretagne et explora le cercle polaire autour de -330) et Euthymènes (qui explora la côte Ouest de l'Afrique jusqu'au Sénégal).

Un quai est rapidement construit ce qui permet la prospérité du port. Les Romains construiront les premiers docks.

L'économie d'échange se maintient toujours au Moyen-Âge malgré de nombreuses crises comme des épidémies (peste en 588), et des sacs (Sarrasins en 838, pirates en 848...) qui entraîneront un certain déclin de la ville.

3 ITALICUS Silius, *Punica*, XV, 169-172, IIIe siècle av. JC

4 BONILLO Jean-Lucien (dir.), *Marseille, ville et port*, éd. Parenthèses, Marseille, 1992



La ville grecque sur la rive nord du Lacydon, photographie de la maquette du Musée d'Histoire de Marseille

L'émergence d'une véritable puissance maritime commence au XI^e siècle dans un contexte d'affirmation de la Chrétienté. Marseille est le principal port de départ pour les Croisades et accueille de nombreux ordres religieux qui accompagnent l'essor urbain, essor qui restera circonscrit dans le périmètre relativement important de la cité grecque, les premiers bourgs apparaissant de manière très ponctuelle, comme par exemple autour de la basilique Saint-Victor, rive Sud. C'est le quai traditionnel du port qui concentre encore les équipements publics et les nouvelles constructions liées au port : le développement de la ville basse, en bordure du port, est beaucoup plus marqué que celui de la ville haute, sur les trois buttes (butte Saint-Laurent, butte des Moulins, et butte des Carmes) constitutives de l'actuel quartier du Panier.

C'est au XV^e siècle, à la suite du sac de la ville par les Aragonais (1423) que le port se dote des premiers dispositifs de protection efficaces avec l'édification de la tour du Roi René.

Le comté de Provence est rattaché au royaume de France en 1482. Ce rattachement est décisif car l'État va choisir de faire de Marseille le principal port du Royaume sur la Méditerranée, même si la ville n'a pas de pouvoir local important, Aix ayant été préférée pour tous les organes directionnels. Le rattachement au Royaume, au débouché du couloir rhodanien, permet d'ajouter le commerce continental au commerce maritime.

Le commerce, avec des échanges avec la Barbarie (Afrique du Nord) et l'Orient, continue d'être un moteur du port, malgré les crises nombreuses, les guerres, et les concurrences avec Gênes, Venise, puis Toulon. Le commerce des huiles permet le développement des savonneries.

Ce rattachement, en outre, fait de Marseille un port de guerre important pour les différentes campagnes militaires des rois de France, et notamment les guerres d'Italie. Le Royaume cherche à se constituer une flotte navale, et, en 1488 sont construits, d'abord au fond du port, les premiers tercenaux (hangar à galères).

Puis le développement progressif d'une flotte royale va nécessiter des agrandissements successifs des installations, ce qui sera permis par le projet du quai de la rive sud en 1512 qui permettra l'utilisation de la rive sud du port et peut donc être considéré comme un développement préalable à l'extension de 1666.

L'extension de 1666 : un périmètre urbain nouveau

Jusqu'en 1666 la ville reste contenue dans son périmètre antique, et selon une très forte cohérence entre le port et le réseau urbain des ruelles irriguant la ville et permettant la porosité de l'interface ville port. Ces ruelles permettaient le portage des marchandises qui étaient stockées dans la ville haute.

L'agrandissement vers l'Est et le Sud décidé par Louis XIV en 1666 triple la superficie de la ville qui entoure désormais le port.

Les galères avaient été rattachées au port de Toulon par Richelieu. Colbert à l'inverse décide de les ramener à Marseille, où après une forte extension, elles deviennent une véritable ville dans la ville⁵ : entre 1665 et 1690 de nombreux travaux conduisent à faire de l'arsenal une enclave fermée peuplée de 20 000 hommes. Les nombreuses galères (quarante en 1690) contribuent à une saturation du port.

Alors que la ville avait été jusque là homogène et solidaire du port, on peut voir à ce moment là les bases d'une division spatiale. Vauban écrit en 1701 au sujet de la ville : « *on peut la diviser en quatre parties, savoir en vieille ville et nouvelle ville, l'arsenal et le port* »⁶.

Cette division n'est pas encore profondément marquée, quoique progressivement la ville nouvelle, celle de l'extension de 1666, va accueillir préférentiellement les classes les plus aisées de la population. L'habitat se développe à l'Est et au Sud-Est, les entrepôts en bordure du port : on commence à voir la fin de l'agrégation de la ville et du port. Néanmoins on voit ici que les rapports ville-port dépendent de la nature du port, un port militaire étant de nature plus fermé et moins connecté à la ville.

Les rapports entre la ville et l'arsenal sont ambigus : l'arsenal est une ressource économique, une protection militaire forte, mais sa construction a été imposée et l'arsenal était vu comme une manifestation du pouvoir royal (Colbert avait justement ramené les galères à Marseille pour affirmer ce pouvoir). Malgré ce rapport conflictuel, les Marseillais s'opposeront au départ des galères pour Toulon en 1748, quand le Corps des Galères de Marseille est rattaché au Corps des Vaisseaux de Toulon : les Marseillais réclameront le retour des galères, conscients de la main d'œuvre économique que représentaient les chiourmes.

On a posé dans cette première partie la création et le développement d'un système ville-port. Malgré des évolutions, des tensions, l'équilibre entre la ville et le port semble stable. On va voir en seconde partie que cet équilibre est instable et variable.

2. Le système ville-port à l'épreuve du temps

2.1 Les visages des rapports ville-mer et ville-port à travers les veduta

Si on essaye aujourd'hui de construire une vitrine urbaine, le port a toujours été l'objet de réflexions et vecteur de l'image pour la ville. On se propose ici d'étudier les vitrines anciennes que sont les représentations du port.

5 ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, éd. Rivages, janvier 2001

6 VAUBAN, *Projet de Marseille*, 1701, cité dans BONILLO Jean-Lucien (dir.), *Marseille, ville et port*, 1992

Les vedute, outils d'analyse et vitrines urbaines

Une manière intéressante de percevoir l'évolution des rapports ville-port dans le temps est l'observation des différentes *vedute*, produites essentiellement entre le XV^e et le XIX^e, avant d'être supplantées par la photographie. Ces estampes, ces gravures, ces vues cavalières sont de vrais outils historiques. Non pas tant sur l'évolution de la ville, qui est mieux rendue à travers les plans géométraux et précis. Les estampes ne présentent pas une évolution linéaire et elles ont un langage différent selon leur auteur : géographes, peintres, administrateurs urbains ou éditeurs n'ont pas les mêmes représentations de la ville et ne souhaitent pas montrer les mêmes choses. Inconsciemment ou non, ils représentent ce qui leur est familier. Ainsi, les peintres flamands représentent les villes méditerranéennes parées de tours gothiques. A l'inverse, la vue cavalière anonyme italienne *La città di Marsiglia Celebre Porto di Mare nel Governo della Provenza in Francia* représente la ville sous des traits italiens, avec de nombreux campaniles⁷. Les estampes, gravures et peintures livrent en premier lieu une information sur le contexte de la commande : une commande municipale signifie par exemple que les pouvoirs publics locaux ont conscience de l'importance de l'image renvoyée. Et, dans leur représentation, le choix du point de vue ou l'importance de la mer en disent beaucoup. Enfin, la liberté relative du peintre le conduit à mettre en valeur des éléments au détriment d'autres, afin d'accentuer un message.

Premièrement, il est à remarquer que le point de vue adopté par les peintres lors des premières *vedute* va fixer ce point de vue pour les représentations suivantes, et donc fixer une « image de la ville » type et marquante⁸. A Gênes et Barcelone, les *vedute* sont dès l'origine prises depuis la mer. L'exemple le plus marquant est celui de la vue à vol d'oiseau de Gênes par Mathieu Merian.



Gênes par Mathieu Merian, 1640

A Marseille, les premières représentations montrent la ville depuis le sud, depuis les collines et notamment la colline de la Garde, où est implantée l'actuelle Notre Dame de la Garde. Ce point de vue naturel, en hauteur, permettait d'embrasser du regard la totalité de la ville longtemps circonscrite dans le périmètre initial de la cité grecque. La toponymie est d'ailleurs explicite : la garde, c'est le lieu depuis lequel on voit, on surveille. Ce point de vue naturel présente à l'observateur l'actuel Vieux-Port mais pas la façade maritime. De fait, la prise de conscience de cette façade est plus tardive et moins évidente.

7 ANTONINI-FOURNIER Guenièvre, *Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVII^e à la fin du XIX^e siècle*, in *La ville figurée, plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, sous la direction de Myriame MOREL-DELEDALLE

8 FOURNIER Guenièvre, *Impressions Méditerranéennes, Marseille, Gênes, Barcelone*, in *La ville figurée, plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, sous la direction de Myriame MOREL-DELEDALLE

A Gênes, la prise de conscience de l'importance de l'image est très rapide. Dès 1481 la ville commande une peinture puis des estampes à des grands peintres, souvent flamands. Cette prise de conscience est issue de la volonté d'affirmer une puissance, une maîtrise de la ville.

L'exemple de Barcelone

A Barcelone⁹, la prise en charge de l'image par les pouvoirs locaux est plus tardive, malgré une première commande d'une vue par la ville en 1586 qui ne fera pas d'émules. Les Barcelonais ont longtemps utilisé et recopié les vues réalisées par les peintres flamands, allemands et français. Les initiatives barcelonaises vont se développer au XIX^e dans un contexte particulier issu du rapport particulier de Barcelone à la mer.

Barcelone est une ville méditerranéenne, dans le sens où son développement a toujours été en lien avec son port. Mais la ville a longtemps été dépourvue de murailles performantes, ce qui fragilisait le port. La mer était donc en même temps ressource et menace.

Les premières vues de Barcelone sont réalisées en 1535 lors d'une campagne militaire de Charles Quint, alors entouré de nombreux artistes afin de garder une trace de ses exploits militaires et d'illustrer la propagande de la campagne. C'est le peintre Jan Cornelis Vermeyen qui sera chargé de réaliser la vue de Barcelone, port de départ de Charles Quint.



Barcelone par Vermeyen

Cette vue montre la ville depuis la colline de Montjuïc qui est le promontoire naturel pour voir la ville dans son ensemble. Comme la colline de la Garde à Marseille, cette vue ne montre pas la façade maritime. Au contraire, au premier plan se trouve le quartier du Raval, peu urbanisé et peu représentatif de la ville, dont les principaux monuments utilisables pour magnifier le voyage de Charles Quint (la cathédrale, place Saint Jaume...) se trouvent près du front de mer.

Si Charles Quint n'a pas fait réaliser une vue montrant le port, c'est parce que Barcelone n'avait pas de muraille maritime puissante, et qu'il n'était pas souhaitable de montrer un port faiblement défendu. Face au besoin, justement, d'assurer la défense de la ville, deux positions vont dès lors s'opposer.

Charles Quint, représentant du pouvoir central et soucieux de la défense, voudra une muraille élevée, sûre, strictement militaire. A l'inverse, le conseil municipal barcelonais souhaite une muraille moins haute et plus urbaine, dans le but d'en faire une promenade et donc une façade maritime digne d'être admirée.

C'est le projet municipal qui sera finalement réalisé. Dès lors, la nouvelle promenade des murailles devint

9 GARCIA ESPUCHE Albert, *Barcelone et la mer : la création d'une image*, in *La ville figurée, plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, sous la direction de Myriame MOREL-DELEDALLE, éd. Parenthèses, Musées de Marseille

l'espace urbain le plus important de Barcelone, la nouvelle porte sur la mer.

En 1563 le peintre flamand Anton Van den Wyngaerde vient à Barcelone pour faire une nouvelle vue. Il réalise une vue depuis Montjuïc, ce qui montre l'importance des premières *veduta* comme fixant l'image de la ville, mais il réalise aussi une vue depuis la mer pour rendre compte du premier rapport urbain satisfaisant entre la ville et la mer.



Barcelone par Wyngaerde, 1563

A partir de là, les représentations suivantes de Barcelone garderont le point de vue maritime, adopté comme la nouvelle image de la ville : c'est le cas des vues de Jean Boisseau (1641), Beaulieu (1676) ... qui, tout en ajoutant les nouveaux bâtiments et en déformant les perspectives pour mettre en valeur ce qui leur semblait important, garderons au premier plan la façade maritime et imposant ainsi un nouveau stéréotype de l'image de Barcelone. Les évolutions urbaines successives ne changeront pas le point de vue pendant longtemps. Les années concourent à rendre le front de mer barcelonais toujours plus monumentalisé. Lorsqu'Alexandre de Laborde réalise le dessin de Barcelone dans son *Voyage pittoresque et historique en Espagne*, il parle d'un « théâtre moderne » en montrant la promenade de la muraille. Cette idée du front de mer *vitrine* n'est donc absolument pas une idée propre aux XX^e et XXI^e siècles.

L'urbain et la représentation se confondent ici : on montre Barcelone depuis la mer et, peut-être en conséquence de cette image, les réalisations architecturales marquantes seront réalisées sur ce front de mer, ce qui confirme la pertinence du point de vue, et ainsi de suite, le reste du tissu urbain étant considéré comme ancien et moins digne. Alfred Guesdon par exemple représente la ville depuis la mer en 1856 afin de montrer les évolutions du port au *Pla de Palau*.

Cette image de Barcelone sera chamboulée lors de l'*ensanche* (extension) du plan d'Idelfonso Cerdà (1859), qui supprime le rapport à la mer, puis l'industrialisation du port. A partir de là, c'est la fin des vues de Barcelone depuis la mer. Les grands événements comme l'exposition universelle de 1929 s'implanteront préférentiellement sur la colline de Montjuïc, en ignorant le front de mer. Il faudra attendre les Jeux Olympiques de 1992 pour créer une nouvelle image de Barcelone, celle de la réconciliation de la ville et de la mer.

L'exemple barcelonais montre combien les rapports à la mer sont évolutifs et porteurs de sens différents. La mer est une entité dont les valeurs sont évolutives. On a cité l'exemple barcelonais car c'est celui qui est le plus fort dans la manière de montrer comment le changement d'image du rapport à la mer peut être radical. A Marseille l'analyse des gravures anciennes est aussi un outil intéressant. La *Vue de Marseille* par Frédéric Hugo d'Alési (1886) a fait l'objet d'une étude par Marcel Roncayolo¹⁰, où ce dernier montre les enjeux sur les

10 RONCAYOLO Marcel, *Aventure d'une veduta*, in *La ville figurée, plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, sous la direction de Myriame MOREL-DELEDALLE, éd. Parenthèses, Musées de Marseille

ports à la fin du XIX^e : doute sur le lotissement de l'arrière-port, avec un grand vide au milieu de la veduta, changement de point de vue avec la volonté d'embrasser du regard les deux ports, et message politique finalement, qui montre que le nouveau port de la Joliette ne s'établit pas en cohérence avec la dynamique urbaine qui se tourne vers le sud.



Vue de Marseille par Frédéric Hugo d'Alési, 1888

Cet appel aux *vedute* et à des exemples d'autres villes méditerranéennes montre que la question des difficiles rapports ville-port est une histoire ancienne, et qu'elle semble concerner, naturellement, toutes les villes-port. L'idée de l'image pour montrer sa puissance désirée est dans la nature profonde de chaque ville.

Il s'agit maintenant d'étudier quelle est la nature de l'objet « ville-port ».

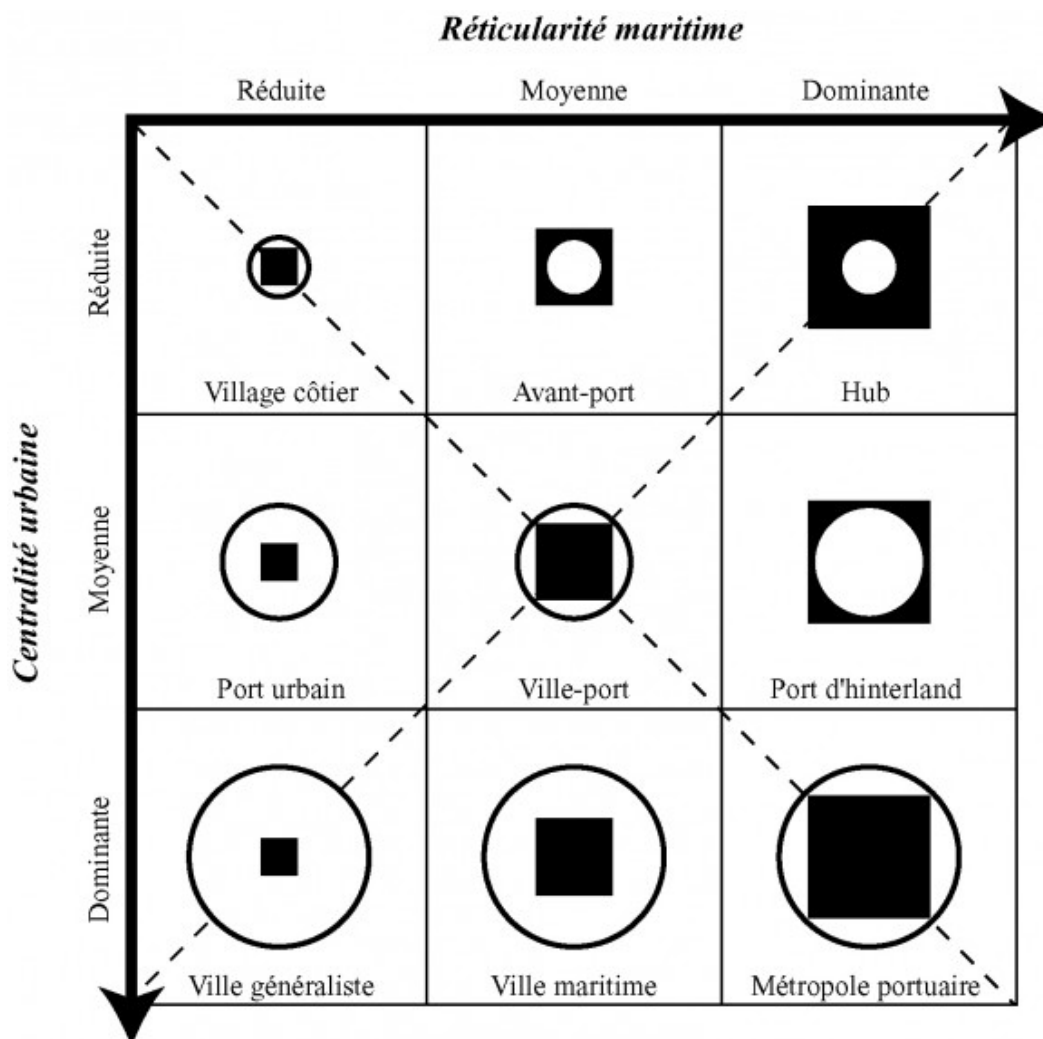
2.2 Les déterminants de l'équilibre du système ville port

Systeme ?

Dans quelle mesure peut-on parler de « système ville-port » ? Le terme système doit faire l'objet de notre attention. Il semble que les courants intellectuels du XX^e siècle ont conduit à valoriser l'analyse scientifique systémique, tant et si bien que la logique systémique a été appliquée à de nombreux domaines non scientifiques (marketing ...). Avant que se développe le systémisme, l'analyse d'une interaction se limitait à l'analyse des constituants de cette interaction. Le systémisme à l'inverse par du principe que leurs évolutions sont fonctions de leurs relations. Ce dépassement du dualisme cartésien est nécessaire : la ville-port, n'est pas seulement une ville et un port. Il faut donc savoir ce qu'est vraiment un système. L'analyse des différentes définitions est instructive. Pour le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, un système est « *un ensemble d'éléments, affectés de différentes caractéristiques (attributs). Un système peut être décrit par un*

schéma et formalisé mathématiquement par un modèle »¹¹

Dans le contexte de la ville-port, on peut donc parler de « système » si la ville et le port sont structurellement imbriqués. Le système, c'est un « *ensemble d'éléments organisés destiné à une fonction définie* »¹², la fonction économique préside alors au système urbain. De fait, toutes les villes portuaires ne sont pas nécessairement des « systèmes ville-port ». Le géographe César Ducruet a dressé une fine typologie des villes portuaires¹³. La ville port est au centre du rapport entre réticularité maritime et centralité urbaine. Quand la ville n'est qu'un accompagnement du port, on parle de hub, de port d'hinterland. Quand c'est le port qui n'est qu'une des facettes de la ville, on a alors à faire à une ville généraliste, une ville côtière qui est, parmi d'autres fonctions, dotée d'un port.



Les critères retenus par César Ducruet pour décrire la centralité urbaine sont la surface de l'agglomération et des données démographiques, les critères retenus pour décrire la réticularité maritime sont le nombre de sièges sociaux d'activités maritimes, le nombre de sièges sociaux d'armateurs, le nombre de touchées directes de lignes maritimes conteneurisées et la capacité hebdomadaire de transport maritime conteneurisé.

On pourrait rajouter à ce schéma, en y intégrant l'idée de système, une hiérarchie différenciée du système

11 MERLIN Pierre, CHOAY Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 2009

12 Trésor de la Langue Française Informatisé

13 DUCRUET César, *Typologie mondiale des relations ville-port*, in *Cybergeographie : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008

ville-port. En effet, un système est, en analyse systémique, nécessairement constitués de sous-systèmes, et nécessairement constitutif d'un système plus large. On peut à titre d'illustration imaginer que le système ville port est constitué des sous-systèmes urbains et portuaires, et qu'il est constitutifs de systèmes tels qu'un système colonial (rapport entre une métropole et ses colonies), un système commercial, etc ...

Mais le port, par rapport à la ville, peut être vu comme immanent ou comme transcendant, pour reprendre les termes spinoziens. Ainsi, le port peut être considéré comme constitutif du système urbain, être une des fonctions de la ville. A l'inverse la ville peut-être considérée comme une extension du port, un lieu résultant des besoins portuaires. Et, par extension, le système ville-port peut donc être considéré soit comme un sous-système urbain, si l'on se place du point de vue urbain, soit comme un sous-système portuaire, si l'on se place d'un point de vue portuaire. On peut aussi faire intervenir la notion d'insularité pour décrire la ville-port, qui fonctionne selon un système d'archipel, en lien avec d'autres villes-port « insulaires » lointaines, mais peu intégrée dans un système régional, local. On voit bien là qu'une approche systémique est possible pour étudier les relations entre ville et port.

Quel que soit le point de vue, on peut fixer ici qu'il est possible de parler de système ville-port dès lors que les activités urbaines et portuaires sont intrinsèquement liées et que le déclin de l'une entraîne la mort du système. La notion de « système ville-port » se trouve donc remise en question dans ce qu'on appelle le « décrochage » de la ville et du port. On a vu ce qu'était un système et comment la notion pouvait s'appliquer aux rapports ville-port. Plus précisément, qu'est-ce qui fait système ?

Les activités spécifiques du système ville-port et ses conséquences : l'image du quartier portuaire

Claude Chaline, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris, dirige en 1994 un ouvrage, *Ces ports qui créèrent des villes*¹⁴, qui est un des premiers à s'intéresser aux formes de réhabilitation des friches portuaires face au décrochage du système ville-port. Il analyse les éléments constitutifs de ce décrochage (que l'on présentera dans une sous-partie suivante) mais dresse auparavant la liste des constitutifs de ce système.

Dans un système ville-port, les activités urbaines et portuaires sont fortement entrelacées. La navigation, en premier lieu, entraîne un certain nombre d'activités portuaires directement associées, telles que la maintenance des navires voire la construction navale. La circulation des marchandises nécessite des activités de manutention, de stockage de redistribution (par voie fluviale, cabotage, chemin de fer ou route). Certaines marchandises nécessitent d'être traitées sur place, notamment les matières premières qui arrivent brutes au port ou les matières agro-alimentaires. Le trafic de passagers entraîne des activités induites (transport, hébergement), tout comme les activités de port de pêche.

Enfin, les activités tertiaires, qui n'ont pas nécessairement besoin d'être localisées sur le port, se retrouvent néanmoins là pour plusieurs raisons et entraînent un fonctionnement urbain. C'est le cas des sièges des compagnies de navigation, des sièges des compagnies d'assurances, des compagnies d'import-export, que l'on retrouve souvent à proximité immédiate des ports.

Les liens entre la ville et le port sont, en conséquences des activités, inscrits sur l'espace. Avant l'industrialisation, on parle de gestion détendue du temps, en opposition à la gestion toyotiste du port industriel. La rotation des navires est lente : les bateaux restent souvent stationnés plusieurs semaines à quai. De fait se constitue des quartiers réservés aux équipages à proximité des ports. Ces quartiers sont spécifiques et particuliers, et sont l'objet de recherches.¹⁵

14 Claude CHALINE (sous la dir. de), *Ces ports qui créèrent des villes*, 1994, Éditions l'Harmattan

15 *Identités et Territoires des villes portuaires* (XVI^e-XX^e siècle), axe d'étude du Centre d'Études des Mondes Moderne

Ces quartiers portuaires, accueillant donc des marins venus d'un ailleurs lointain, sont des quartiers de cosmopolitisme, où l'hybridité entre l'« extra-territorialité » des habitants (qui se sentent à l'étranger) et les trafics nombreux de marchandises ont conduit ces quartiers à développer une image répulsive, liée à la fraude (économie souterraine du port de Naples, transvasement des vins dans le port de Bordeaux, etc). Le développement des premières industries polluantes contribue aussi à une image répulsive.

Les quartiers portuaires sont par ailleurs des quartiers propices au développement de la prostitution et du débit de boisson, qui trouvent chez les marins une clientèle importante. De là naît une certaine image du quartier portuaire répulsif, criminogène, qui concentre la pauvreté et l'insécurité, dont les exemples le plus significatif sont les quartiers portuaires anglais (image de Jack l'Éventreur dans les Docklands de Londres, etc.). Cette image répulsive a trouvé en outre un écho important dans les arts et la littérature, le quartier portuaire, ses ambiances, ses lumières, et surtout sa sociologie étant un lieu privilégié notamment par le cinéma. L'image d'Épinal de l'économie générale du quartier portuaire traditionnel trouve peut-être une de ses représentations les plus marquantes à travers la chanson *Amsterdam* de Jacques Brel¹⁶, qui décrit les sons (l'accordéon rance), les odeurs (et ça sent la morue...), et les marins, qui boivent à la santé des putains d'Amsterdam...

Toute cette imagerie, certes « poétisée » dans une certaine mesure, illustre le quartier portuaire proto-industriel et contribue déjà à un intérêt pour l'ordinaire portuaire qui devient un extraordinaire dans l'imaginaire urbain. Cette imagerie folklorique du port a conduit, de manière certes sporadique, à un certain intérêt touristique très ancien, certains voyageurs étant désireux de vivre l'expérience portuaire véritable. De plus certains quartiers portuaires, comme l'ancien quartier de l'Arsenal à Marseille, ont été investis au début du XX^e par des artistes qui y trouvaient une vie plus authentique et qui, peut-être, avaient déjà conscience de l'importance de l'aménité eau et de la poésie des ports. On retrouvera le principe du quartier portuaire jusqu'au milieu du XX^e : à Londres par exemple, 30 000 dockers travaillent sur le port en 1950, et sont obligés de vivre à proximité de ce dernier.

En résumé, l'imbrication des fonctionnements portuaires et urbains induit des activités particulières et des pratiques sociales particulières : une écologie particulière. On peut néanmoins poser comme remarque que dès lors que c'est le « quartier portuaire » qui est le lieu de ces interactions, et non plus la ville dans sa totalité, le système urbain n'est plus totalement dévoué au système portuaire. Et donc qu'on ne peut plus parler de système au sens strict, le système ville-port étant désormais une des fonctions urbaines. De plus, l'affirmation d'un quartier portuaire tend à y concentrer à la fois les charges portuaires et les industries polluantes, et donc conduit d'une part à l'éclatement des centralités urbaines (la centralité bourgeoise, souvent la ville haute, et la centralité portuaire, la ville basse) et d'autre part à fixer les préalables au décrochage ville-port.

2.3 La bataille des ports : le fondement du découplage

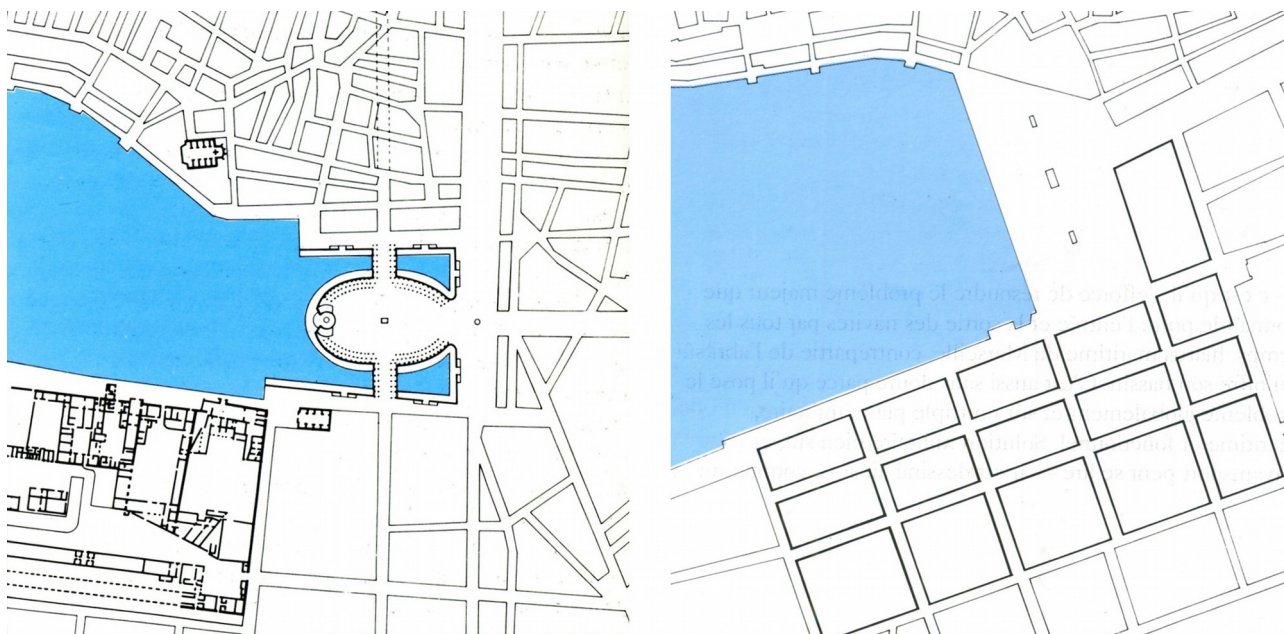
L'amorce des changements

En 1748 le ministre Maurepas décide de transférer le Corps des Galères à Toulon où il fusionne avec le Corps des Vaisseaux. Malgré tout, le pouvoir royal compte bien continuer à marquer de son empreinte la ville, désormais à travers un projet de place royale faisant office de « Porte de la mer », projet qui sera finalement abandonné. Cette place, au cœur des quatre parties de la ville décrites par Vauban, avait pour

et Contemporain, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, présentation sur <http://cemmc.u-bordeaux3.fr/ports.html>

16 Jacques BREL, “ Amsterdam ”, Olympia 1964, Barclay, 1964

objectif d'unir ces quatre entités et d'affirmer le statut de ville-port. On voit à travers les différentes propositions la prise de conscience ancienne de l'importance du rapport à l'eau et sa contribution à l'affirmation d'un pouvoir : il s'agit à la fois d'affirmer le pouvoir royal sur les Marseillais, et en même temps de montrer la puissance de la ville pour l'étranger. On n'est pas loin de la question de la vitrine.



Projet de place royale (gauche), et proposition de lotissement de l'arsenal (droite), Bonillo (1992) : deux manifestations opposées du rapport au port au XVIII^e : entre mise en vitrine d'un pouvoir politique central et rentabilité foncière par le pouvoir économique local

A l'inverse, les terrains de l'arsenal vont être vendus et lotis, à la suite d'un débat entre plusieurs projets, tantôt plus esthétiques, tantôt plus rentables foncièrement. A l'inverse de la place royale, l'intégration des terrains de l'arsenal dans le tissu urbain ne fait pas l'objet d'une recherche de l'extraordinaire, on a plutôt le comblement d'une dent creuse par un tissu banal.

Malgré le départ des galères, le problème de saturation du port n'est pas réglé. Différentes propositions vont se succéder au cours du XVIII^e, dans une logique de perfectionnement de l'existant plus que d'agrandissement véritable. Les premiers ports projetés sont globalement du côté sud, et sont des creusements de darses dans la terre, et non pas des darses gagnées sur la mer. C'est le cas du projet de l'ingénieur Pierron en 1785.

De nouvelles idées se mettent en place, comme la logique d'associer les bassins avec les lieux de stockage, les « domaines », qui s'appelleront bien plus tard des docks. Ces domaines sont une première marque de la spécialisation des bassins : traditionnellement, la ville entière était un domaine, les lieux de stockage n'étaient pas sur le port mais plutôt dans la ville haute.

Ces premières réflexions sont ambivalentes, entre l'esthétique de l'embellissement et l'utilité, la régularité. Vauban déjà avait prôné un tissu urbain orthogonal. Progressivement, la dimension esthétique va disparaître au profit de l'utilitarisme commercial.

Le XIX^e siècle est marqué par un contexte économique prospère : Marseille est le principal port du second empire colonial français, et les théories économiques telles le saint-simonisme en font un lieu important pour le développement économique de la France, au détriment du Havre. Le Canal de Suez fait rêver les saint-simoniens d'union entre l'Orient et l'Occident, notamment Michel Chevalier qui décrit son « système de la

Méditerranée »¹⁷ où port et voie ferrée sont les deux éléments les plus importants, système qui se traduira par le projet de ligne PLM (ouverture en 1857) permettant de relier l'Europe du Nord à la Méditerranée.

C'est à la même période que l'on décide vraiment de la création d'un port auxiliaire en raison d'une situation désormais invivable de saturation.



Le Vieux-Port saturé, milieu du XIX^e

La bataille des ports

L'expression « bataille des ports » est empruntée à Bonillo¹⁸ qui l'utilise au sujet des débats tournant autour de la réalisation de docks et les jeux d'acteurs complexes entre Chambre de Commerce, conseil municipal, ministères... La première moitié du XIX^e est marquée par une succession de propositions d'extension des ports que Bonillo rassemble en quatre catégories selon l'intégration du nouveau port avec l'ancien, entre, d'un extrême à l'autre, des projets pensés uniquement selon l'aspect technique et en situation d'insularité par rapport à la ville et au Vieux-Port, et à l'inverse des projets où l'agrandissement portuaire n'est qu'un prétexte à un projet urbain de percées, nouvelles voies, etc.

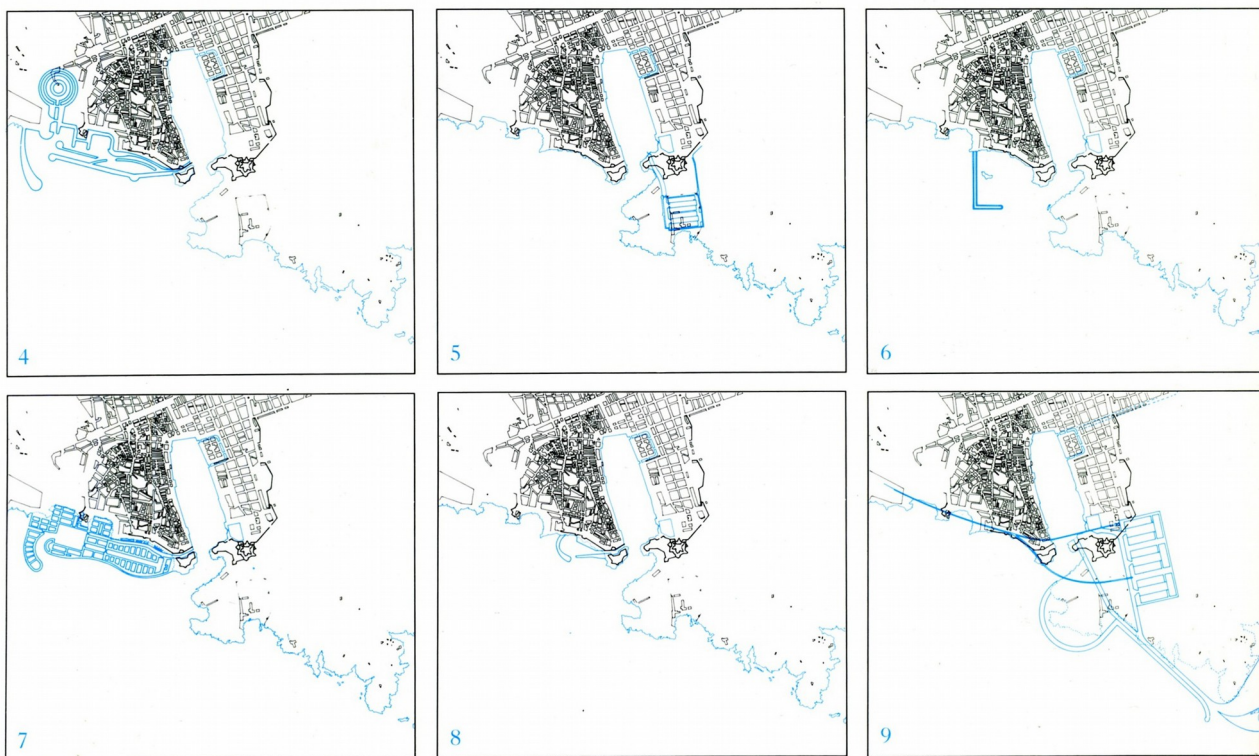
Déjà donc, l'objet portuaire se cherche sa signification par rapport à l'objet urbain. Peut-on encore parler de ville-port si le système portuaire obtient son autonomie ?

Cette bataille repose sur cinq débats : premièrement, savoir si l'agrandissement du port est nécessaire. Ensuite, si, indépendamment de l'agrandissement, il faut ouvrir une nouvelle entrée au port. Puis, de quel côté (Nord ou Sud) faut-il faire cet agrandissement et selon quels critères juger de la pertinence des projets. Et, enfin, si les travaux doivent-ils être abandonnés à une seule compagnie.

Le choix de la Joliette est arrêté en 1843, après des débats difficiles donc. La notion de bataille nous intéresse ici surtout concernant la question du côté de l'extension, qui conditionnera les évolutions urbaines jusqu'à aujourd'hui. En effet ce choix confortera le mouvement de la population bourgeoise en direction du Sud, l'industrialisation du Nord, et le développement portuaire linéaire progressif au cours des XIX^e et XX^e siècles.

17 CHEVALIER Michel, *Système de la Méditerranée*, 2006, éd. Les Mille et Une Nuits (éd. Originale journal *Le Globe*, série d'articles parus en 1832)

18 BONILLO, 1992



Quelques-unes des nombreuses propositions de nouveau port au cours du XIX^e (Bonillo, 1992)

En Méditerranée, grâce à l'absence de marée, les ports connaissent une extension linéaire. Les ports océaniques en revanche doivent s'adapter aux marées. De fait, ce sont premièrement souvent des ports fluvio-maritimes, et les extensions des ports se sont faites vers le large, parfois de manière totalement dissociée du trait de côte. Le choix de la Joliette est donc une illustration de cette extension linéaire que l'on retrouve à Gênes etc. ...

Il va s'accompagner de la réalisation effective des aménagements des nouvelles infrastructures. Ces aménagements sont technicistes : la technique conditionne la forme.

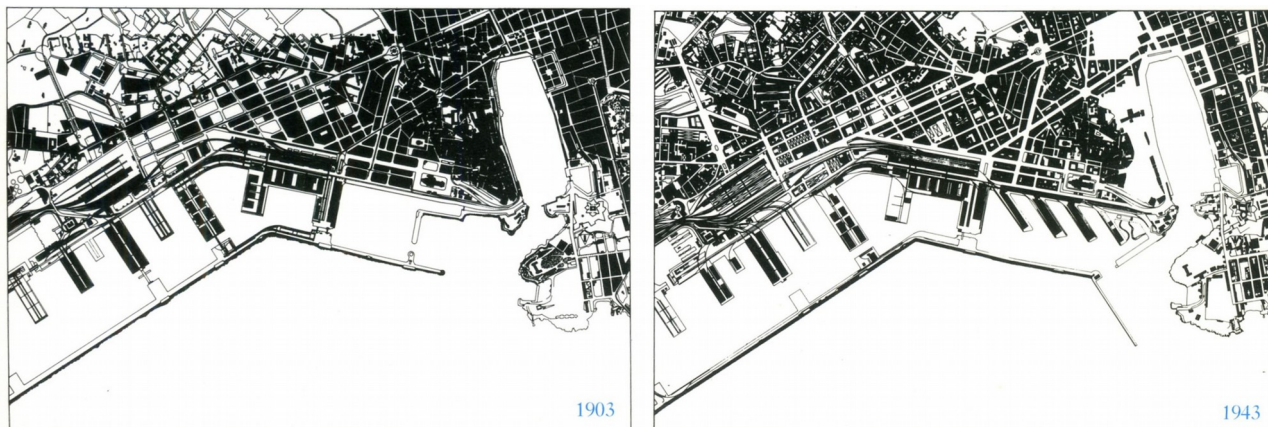
Les évolutions techniques et leur conséquences morphologiques

La logique économique dominante transcendante entraîne l'évolution technique, qui conditionne la forme architecturale et urbaine. C'est elle qui, en premier lieu, permet l'agrandissement des tonnages des bateaux. Cet agrandissement a des conséquences, d'abord, sur les formes architecturales, avec l'apparition de nouvelles typologies bâties : les docks. On y entrepose la marchandise pour permettre au bateau de rester moins longtemps à quai, et on rapproche le rail afin de réexpédier cette marchandise au besoin. On peut voir dans le nouvel objet des docks une séparation du système portuaire avec le système urbain et la fin de la « ville entrepôt », en perfectionnement du système des domaines. On passe du portefaix au dock. Les Docks de Marseille, construits en 1859, sont une application du saint-simonisme et de la connexion rail-port prônée par Michel Chevalier. Le bâtiment, hors normes (198 000 m² de planchers) utilise les technologies les plus performantes de l'époque.

Puis aux docks succèdent les hangars et les grues. Le dock-entrepôt était un lieu de stockage principalement, mais dès les années 1880 cette fonction de stockage disparaît progressivement pour une circulation continue de la marchandise. Les grues, dont les dimensions augmentent selon celles des navires, permettent de charger directement les trains. Pour une performance optimale, on va donc faire entrer le chemin de fer au plus près

des bateaux.

Cela se voit sur les schémas d'évolution du port, où les môles, jusqu'au début du XX^e construits perpendiculairement au trait de côte, s'inclinent à 45° : le port prend une forme d'aiguillage ferroviaire.



Évolution du trait de côte entre 1903 et 1943 (Bonillo 1992) : le technique façonne la morphologie urbaine

Ainsi, la technologie conditionne les formes architecturales et urbaines.

La rénovation urbaine pour réconcilier la ville et le port : Euroméditerranée dès le XIX^e

Les débats du XIX^e sont assez semblables à ceux d'aujourd'hui. Le développement du port (vers le nord) s'établit à l'inverse de la direction ancienne du développement urbain (vers le sud). La question est donc du lien entre les deux. De plus, c'est tout une ville qui accompagne le développement portuaire : nouvelle cathédrale, lotissements des ports ... Le banquier Jules Mirès, par sa « société des ports », loti les quartiers d'Arenc et de la Joliette selon une trame orthogonale.

Cela fait émerger un débat sur la centralité urbaine, et notamment sur la dissociation entre la centralité commerciale portuaire et la centralité urbaine. C'est dans le but de relier ces deux centralités, et d'éviter la paupérisation des quartiers portuaires que sera percée la rue Impériale (actuelle rue de la République) à partir de 1862, qui nécessitera le déplacement de 16 000 personnes. C'est encore Jules Mirès qui avance à la municipalité l'argent nécessaire à la percée : il a donc bien l'idée d'impulser une dynamique vers son lotissement.

L'idée d'un rattrapage urbain de la séparation de la ville et du port est donc ancienne. En fait, « *Euroméditerranée n'est que le dernier avatar d'un programme commencé sous Haussmann avec la percée de la rue Impériale* »¹⁹ et suivi par le dynamitage du quartier de la bourse au début du XX^e, la destruction planifiée du Vieux-Port en 1943²⁰, de Belsunce en 1970, puis des OPAH, PRI, ZPPAUP ...

Finalement, l'histoire longue des rapports ville-port montre que les enjeux actuels sont issus de réflexions ancienne. Les dynamiques portuaires, couplées aux dynamiques urbaines, ont toujours été dans l'ambiguïté, entre logiques strictement économiques, et réponses urbaines. Mais c'est véritablement au cours du XX^e que le découplage se verra explicité puis assumé, et qu'il fera l'objet des réponses les plus profondes.

19 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, 2010

20 Réalisée par les nazis, la destruction de ce quartier était prévue par la puissance publique municipale et vichyste, notamment dans le cadre du Plan Baudoin, le PAEE de 1942. L'architecte Eugène Beaudoin, à l'origine de ce PAEE, travaillera ensuite avec Pouillon pour construire les nouveaux immeubles du Vieux-Port dans les années 50.

3. Le découplage du XX^e et la nécessité de repenser le rapport ville-port

Dans cette troisième sous-partie, on se propose d'étudier en premier lieu les évolutions portuaires du XX^e siècle en général et en théorie, afin de dresser le contexte technique, puis de voir ces évolutions dans le cas marseillais. De la même manière, on verra ensuite les réponses au découplage de manière théorique, en faisant intervenir des grands modèles, avant de présenter les « forces en présence » à Marseille, dont nous verrons les actes dans la partie suivante.

3.1 Éléments théoriques du découplage ville-port, ou quand l'urbain ne peut plus répondre au technique

Les évolutions portuaires et technologiques

On a vu précédemment les éléments constitutifs du système ville-port selon Claude Chaline. Dans le même ouvrage²¹, sont décrits les déterminants du découplage ville-port, que l'on retrouve dans toutes les villes portuaires et que l'on présente ici afin de remettre la question marseillaise dans le contexte plus large des évolutions technologiques portuaires.

Premièrement, Chaline identifie les évolutions des technologies des transports maritimes comme le premier élément du décrochage, et notamment la conteneurisation qui est une véritable révolution technologique. C'est l'entrepreneur Malcom McLean qui en est considéré comme le père. Le principe est de ne plus manipuler directement les marchandises, auparavant transportées en vrac dans des caisses ou des sacs de dimensions non normalisées, mais d'utiliser des conteneurs identiques, dont les dimensions vont s'uniformiser progressivement (une norme ISO de 1967 fixe les dimensions des trois types de conteneurs), et qui seront l'objet de base du trafic de marchandise, le conteneur pouvant être directement transféré du navire au camion ou au train. Le conteneur devient par ailleurs l'unité de base des calculs de l'activité portuaire, mesurée en EVP, *équivalent vingt pieds*, la longueur d'un conteneur classique. La conteneurisation va modifier la forme des navires et voir la généralisation du trafic de porte-conteneurs.

Ces navires nouveaux vont permettre un tonnage sans cesse croissant, qui s'accompagnera nécessairement d'une augmentation du tirant d'eau (profondeur du point le plus bas de la coque par rapport au niveau de l'eau) des navires. L'augmentation du tirant d'eau nécessite des ports plus profonds, souvent en pleine mer. Certains ports comme Cadix ou Casablanca ont été rééquipés sur place, mais la plupart ont vu leur port industriel délocalisé. La conteneurisation va aussi modifier les techniques de manutention et de stockage. Ces activités ne sont plus réalisées sur des marchandises en vrac. De fait les engins doivent s'adapter aux containers. Des aires de stockage des containers devront s'établir, sur des surfaces totalement planes et dégagées, et éloignées des darses. Les grues traditionnelles deviennent inutiles.

Qui plus est, les évolutions techniques et notamment le développement du trafic routier voient le développement du système « Ro-Ro » au détriment du système « Lo-Lo » pour certains types de trafic : la technique du Lo-Lo, pour Lift On – Lift Off, consiste à charger les navires de manière verticale, par en-haut, grâce à des grues. le système du Ro-Ro, pour Roll On – Roll Off, consiste à charger directement les navires par une rampe d'accès en faisant la marchandise par l'arrière du navire. Les navires rouliers sont utilisés pour transporter des véhicules mais aussi des conteneurs, chargés grâce aux chariots à fourches.

21 CHALINE, 1994

Les ferries et navires de passagers sont des rouliers, et les portes-conteneurs modernes sont chargés verticalement, de fait le système Lo-Lo tend à être dominant aujourd'hui pour le trafic de marchandises, simplement les grues actuelles nécessaires à ces navires hors normes sont sans commune mesure avec les grues traditionnelles. Enfin, on pourrait parler d'autres formes de navires de charge, tels que les vraquiers (destinés au transport en vrac de matières premières dans des cales « silos »), les pétroliers ou les méthaniers qui accompagnent l'industrialisation des ports et nécessitent des infrastructures d'accueil extrêmement spécialisées.

Le rythme de rotation des navires peut s'intensifier. Dans une logique strictement économique, on considère que l'armateur perd de l'argent pendant la durée d'immobilisation du porte-conteneur, non seulement en raison des droits de quai, mais aussi parce que plus la manutention est rapide, plus de marchandises peuvent transiter. Les nouvelles techniques de manutention permettent de diminuer la durée d'immobilisation et la mécanisation permet de diminuer les besoins en effectif des équipages. De fait, les constitutifs des quartiers portuaires que nous avons décrit précédemment n'existent plus. C'est la fin de la demande ludique qui caractérisait ces quartiers. La fonction de port-entrepôt disparaît. Les dessertes maritimes étaient auparavant aléatoires et irrégulières. L'offre et la demande n'étaient pas des données certaines, connues. Les ports devaient donc se doter de capacités de stockages.

Désormais, le port n'est plus qu'un élément d'une chaîne logistique bien plus large, directement reliée de manière massive et rapide vers les marchés des arrières pays. C'est l'idée d'une gestion en just *in time*, en flux tendus. La nécessité d'entreposer disparaît, ce qui rend obsolètes tous les équipements de stockage, tels que les silos ou les docks-entrepôts. Le transport vers l'arrière-pays de plus en plus par la route, au détriment du train, conduit à la formation de friches ferroviaires portuaires de grandes dimensions et à la construction de voies pour le trafic routier par véhicule lourd. De plus, pour la redistribution des marchandises dans l'arrière pays, on voit l'apparition de bases intérieures, les ICD, pour *Inland Clearance Depot*, ou *dry port*, que l'on traduit simplement « port sec »²² en français.

Ces ports secs sont des grandes bases logistiques depuis lesquelles la division et la redistribution des containers est ordonnée dans une logique de juste-à-temps. Ce sont des structures situées à l'écart des cotes, à l'intérieur des terres, disposant de facilités multimodales de manutention des marchandises, et directement reliées aux processus de commerce international.²³ Les ports secs permettent d'accélérer le flux des cargos en écartant des ports la fonction logistique ce qui contribue à décongestionner les ports. Ils permettent d'implanter l'activité logistique dans un lieu plus central, plus près de l'arrière pays.

Les activités de construction navale reculent et entraînent de fait une chute des emplois.

Au delà de ces mutations technologiques, d'autres évolutions, sur le trafic passager notamment, remettent en question le fonctionnement portuaire. Le trafic maritime passager se voit fortement concurrencer à partir des années 50 par l'aviation, qui conduit à un effondrement de cette activité, qui subsiste sous deux formes seulement : les traversées courtes, et le marché de croisières. Le port de Marseille, grâce à son important trafic vers le Maghreb et la Corse, a gardé sa fonction de trafic de passagers, contrairement aux ports transatlantiques qui ont subi plus durement la concurrence aérienne, la fin des lignes transatlantiques.

22 A ne pas confondre avec le « port à sec », qui est un parking à bateaux, situé non loin du plan d'eau, qui permet de stocker les bateaux hors navigation et présente plusieurs avantages : les coûts de stationnement sont moins chers, la coque s'abîme moins car non exposée aux algues, et les fonds marins ne sont pas pollués par les antifouling

23 LEITNER Sara Jean, HARRISSON Robert, *The Identification and classification of Inland Ports*, Center for Transportation Research, University of Texas at Austin, 2001

Les évolutions urbaines

Parallèlement aux évolutions technologiques, des mutations essentiellement urbaines contribuent à accélérer la dégénérescence des tissus urbains. Dans les villes anglo-saxonnes, les cœurs des villes, les *inner cities*, connaissent une paupérisation importante. Les villes européennes connaissent aussi, dans une certaine mesure, ce phénomène, et notamment les villes portuaires.

Les mutations du port s'accompagnent d'un déclin global de l'industrie qui était en synergie avec le port. Ce déclin rend le port moins intéressant financièrement pour les collectivités, avec une baisse des taxes professionnelles.

De manière générale, le trafic routier va fortement impacter la ville et le port. Le rêve automobile devient accessible et chamboule les modes de vie. Toutes les villes vont, dans les années 60, se doter d'un plan autoroutier, à l'image du plan autoroutier pour Paris dit *Plan Pompidou*. Dans les villes portuaires, ces autoroutes vont souvent utiliser des emprises portuaires et, en raison des contraintes foncières importantes du port, se voir bâties sur pilotis. Le trafic routier entraîne le déclin du fret ferroviaire et l'apparition de grandes friches portuaires autour des gares de triage.

De manière générale, les infrastructures routières, dont la fonction est de lier la ville et le port, contribuent à une rupture matérielle des deux entités : les réponses au découplage fonctionnel entraînent un découplage urbain. Les évolutions conjointes de la ville et du port conduisent aussi à l'apparition des premières friches industrielles, les *brownfields*, qui seront à l'origine des premières réflexions sur la « reconquête » urbaine des friches industrielles.

Le découplage ville-port est, selon les circonstances, plus ou moins rapide, plus ou moins violent, et plus un moins choisi et anticipé. Selon ces temporalités les conséquences spatiales et le ressenti de ce découplage divergent²⁴. La première forme est une délocalisation subie et irréversible des activités portuaires, entraînant la formation de friches portuaires, gangrenant progressivement les quartiers avoisinants. Chaline cite les ports de Tunis, de Buenos Aires. La seconde forme est celle d'un découplage subi mais rapidement suivi de la reconversion, comme à Baltimore, Londres, Glasgow ... La troisième forme est celle d'une réaffectation très rapide du port, qui empêche ainsi la formation de friches. Cette forme rare se retrouve à Lisbonne où la pression foncière importante a conduit exploiter rapidement les terrains portuaires. Enfin, dans les métropoles les plus dynamiques, où il y a une vraie stratégie d'aménagement et une grande anticipation, le déclassement des équipements portuaires a été prévu et anticipé dans le cadre d'une réorganisation, ce qui évite la phase de friche.

Après avoir vu ces éléments théoriques qui fixent le contexte général du découplage ville-port, on peut maintenant observer le cas du port de Marseille.

3.2 Le découplage ville-port à Marseille

Le port sans port, ou le développement de Fos-sur-Mer (logique technique)

Dès l'orée du XX^e siècle, le port fait le constat des limites de la rade de Marseille²⁵. Les bassins s'étendent désormais jusqu'à l'Estaque, où leur développement est bloqué par le massif de l'Estaque. Les études du port en 1911 concourent à envisager un développement industrialo-portuaire en dehors du territoire communal.

24 CHALINE, 1994

25 *Une ville ... un port, un port... des villes*, brochure du Grand Port Maritime de Marseille, téléchargeable (PDF) sur : <http://www.marseille-port.fr/fr/Page/Pr%C3%A9sentation%20du%20Port-Historique/13015/fixe>

Les rives de l'étang de Berre sont particulièrement adaptées au stockage et au raffinage du pétrole : l'Ouest de l'Étang de Berre et le golfe de Fos sont des zones particulièrement plates, à proximité immédiate de la Camargue et donc du Rhône. Pour relier les nouvelles infrastructures à la rade de Marseille, le tunnel du Rove, sous la chaîne de l'Estaque, sera percé entre 1911 et 1916. Plus long tunnel maritime au monde avec plus de sept kilomètres, il achevait l'idée ancienne de relier Marseille au Rhône par un canal. Auparavant, la liaison entre Marseille et le Nord de la France nécessitait l'utilisation de navires maritimes entre Marseille et le Rhône, où les marchandises étaient transbordées sur des navires fluviaux, ce qui n'est plus nécessaire avec le canal de Marseille au Rhône.²⁶ En 1919, l'entrée de l'Étang de Berre, les ports de Port-de-Bouc et Caronte sont rattachés au port de Marseille. A partir de 1927 seront construites trois raffineries de pétrole, à Lavéra, Berre (Shell), et La Mède (Total). L'aéroport de Marseille, originellement prévu dans le quartier du Prado, sera créé sur les rives de l'étang en 1922.

Dans les années 60 le port de Marseille va subir un bouleversement important avec l'indépendance des colonies desquelles elle était la principale « porte ». De fait on envisage une reconversion industrielle, pétrolière et métallurgique du port, avec un développement des infrastructures du pourtour du golfe de Fos²⁷.

L'État approuve en 1964 le projet du complexe sidérurgique de Fos. La logique de développement du complexe de Fos est celle de l'*industrie industrialisante*, concept développé par Gérard Destanne de Bernis de l'Université Pierre Mendès-France à Grenoble, et inspiré des pôles de croissance de Perroux. Dans un contexte d'Après-Guerre où la France se tertiarise, on est dans les grands mythes de l'industrialisation, où l'on pense pouvoir créer de grandes régions industrielles à partir d'initiatives ponctuelles : c'est l'idée de l'impulsion.

L'usine de la Solmer, construite par les De Wendel à Fos dans l'idée d'en faire le « *deuxième souffle* » de la Lorraine, sera la première à sortir de terre en 1974, en plein choc pétrolier : les installations foséennes, du fait du contexte, ne deviendront jamais ce qu'elles étaient sensées être, le grand port moderne sud-européen. Les retombées économiques des nouvelles infrastructures seront mitigées en raison du contexte de crise pétrolière qui découragea certaines entreprises de s'implanter, malgré l'appareil portuaire le plus performant de la Méditerranée.

Ces nouveaux équipements conduisent malgré tout à une augmentation très forte des emplois et donc la croissance des villes du pourtour de l'étang de Berre. Les quatre cantons du pourtour de l'étang (Berre, Istres, Marignane et Martigues) ont vu leur population passer de 53 000 habitants en 1946 à 213 000 en 1980.

Pour certains géographes, le développement du port à Fos est aussi une sanction par l'État contre Marseille, incapable de réformer son économie territoriale. On peut aussi dire ici qu'il était difficile d'imaginer des infrastructures sidérurgiques et portuaires en pleine ville. On peut se satisfaire que, d'un point de vue urbain, les activités nuisantes ait été déplacées relativement loin : il aurait été difficile aujourd'hui de concilier ces activités avec les impératifs urbains.

Néanmoins, il est vrai que le développement industriel de l'étang de Berre a conduit à déplacer les emplois industriels à l'extérieur de la ville et, en séparant la ville de son port, à créer une concurrence entre le pôle urbain (Marseille) et le pôle industriel. L'autoroute du littoral (A55) sera construite en grande partie pour relier les bassins Est (Joliette) aux bassins Ouest (Fos), on reparlera de cette infrastructure dans la troisième partie.

26 Une partie du tunnel s'effondrera en 1963, il n'a jamais été rouvert, bien que l'on parle actuellement de sa réouverture, non pas pour la navigation mais pour des questions de salinisation

27 Pour une histoire précise des mutations de Fos sur Mer, voir BISANTI Olivier, *L'aventure sidérurgique de Fos-sur-Mer, logiques d'hier, d'aujourd'hui et de demain*, texte d'une conférence de 2002 disponible sur <http://soleildacier.ouvaton.org/lieux/fr/03W0407A.pdf>

Il est à souligner que le déplacement du port à Fos n'était voulu par personne localement : les Marseillais voyait d'un mauvais œil le départ du principal moteur économique de la ville, et les habitants des communes alors rurales de l'Ouest de l'étang de Berre ne souhaitaient pas nécessairement voir leur paysages de Camargue transformés en complexe pétrochimique.

L'urbanisation mal contrôlée de l'étang de Berre conduit à un étalement « en tâche d'huile ». Pour accompagner ce développement urbain, un appareil administratif est aussi mis en œuvre.

La création de la ville nouvelle de l'Ouest Provence (logique administrative)

Face au constat, affirmé de manière retentissante par Jean-François Gravier en 1947²⁸, de la macrocéphalie de la région parisienne au détriment du territoire national, vont se développer différents théories de l'aménagement du territoire dont l'essence est l'équilibre du territoire : on parlera des « métropoles d'équilibres ». A Marseille, la politique des métropoles d'équilibre se traduit par la création de l'OREAM, Organisme Régional d'Étude et d'Aménagement d'Aire Métropolitaine Marseillaise, qui sera à l'origine de schémas d'aménagement. Dans les années 60, c'est l'économiste français François Perroux²⁹ qui va développer le concept de *pôle de croissance* : la croissance n'apparaît pas partout à la fois et a besoin de lieux moteurs.

Parallèlement à ces deux concepts relativement similaires, et peut-être en réaction à ces politiques, l'État va aussi développer la politique dite des villes nouvelles.

Originellement, la politique des villes nouvelles trouve aussi son origine dans la « déconcentration » urbaine de la région parisienne : elles sont imaginées dans le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne en 1965 qui visait à créer des villes *ex nihilo* dans un rayon de 15 à 50 kilomètres autour de Paris ; on retrouve finalement là le concept des cités-jardins d'Ebenezer Howard. Le concept sera récupéré à l'échelle nationale et mis en place pour les métropoles dites d'équilibre, ce qui peut paraître contradictoire : le concept de *métropole d'équilibre* vise à affirmer la centralité des métropoles, les intégrer dans un réseau de villes. A l'inverse le concept de *ville nouvelle* tend à diminuer la polarisation de la métropole-centre, les soulager des charges de centralité en captant une population importante. De fait ces villes ont été construites au large des métropoles : Lille-Est au large de Lille ; L'Isle-d'Abeau au large de Lyon ; Étang de Berre au large de Marseille. Ces villes complètent la liste des villes-nouvelles de la région parisienne : Évry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Le Vaudreuil (située entre Paris et Rouen, avec pour objectif de décongestionner aussi la capitale haute-normande), Marne-la-Vallée et Melun-Sénart.

La ville nouvelle de l'Étang-de-Berre est créée en 1969, et l'EPAREB, Établissement d'Aménagement des Rives de l'Étang-de-Berre, est créé en 1973, en même temps que le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN), qui n'arrivera jamais à intégrer toutes les communes initialement concernées. Le projet d'une grande structure était mal vue par Gaston Defferre, alors maire de Marseille, qui ne souhaitait pas le développement d'une « *grosse machine politiquement incontrôlable* » aux portes de Marseille. Tout le monde, à Marseille comme à l'étang de Berre, est pris d'une peur d'un développement incontrôlé, et les politiques ont fait campagne contre le gigantisme de cette hypothétique structure. Par la suite, le SAN, renommé Ouest Provence, intégrera trois nouvelles communes mais restera cantonné à la rive ouest de l'étang de Berre. L'EPAREB est dissout en 2003 (il avait été créé pour 30 ans). Le souhait d'unir les rives de l'étang de Berre semble donc rendu impossible, à part dans le cadre des débats actuels sur la Métropole.

28 GRAVIER Jean-François, Paris et le désert français, Le Portulan, 1947

29 On peut citer PERROUX François, *L'Économie du XX^e siècle*, 1961, Presses universitaires de Grenoble

Le choix du développement de la zone industrialo-portuaire de Fos est donc une étape importante du découplage, puisque c'est une forme extrême de délocalisation du port.

Ce choix pose encore aujourd'hui un certain nombre de problématiques dans la question de la coopération communautaire et du débat sur la métropole.

Les conséquences du découplage : une activité en berne ?

Malgré un appareillage perfectionné, l'ensemble du port de Marseille est fragilisé et perd chaque année des parts de marché. Cette réalité concerne les ports français dans leur ensemble, puis que les ports français représentaient 17.8 % de parts de marché en Europe en 1985 contre 13.9 % en 2006.

En volume total de marchandises, le port de Marseille est aujourd'hui le quatrième port européen. Mais l'essentiel des revenus du port sont dus au trafic conteneurs, le plus rémunérateur.

En 1985, le port de Marseille était le 24^e port mondial, 6^e port européen et 1^{er} port méditerranéen pour le trafic conteneurs.³⁰

En 2006, il est le 84^e port mondial, le 20^e port européen et le 11^e port méditerranéen, avec une régression continue alors que les autres ports méditerranéens voient leur trafic progresser fortement, toujours pour le trafic conteneurs. En tonnage total, le port de Marseille tient toujours une place honorable mais le dynamisme économique se mesure surtout par le trafic conteneurs. D'après le président de la CCI, « *si le port de Marseille-Fos avait eu la même croissance que ses voisins, il traiterait aujourd'hui près de 2,5 millions de boîtes* » contre 850 000 en 2008.

La régression est due à la concurrence des hubs du sud de l'Europe comme Algeiras (au débouché de l'Atlantique), Malte (au débouché du canal de Suez) et Gioia Tauro, plus proche des grands trafics mondiaux.

Le port de Marseille subit en outre une concurrence interne avec les conflits continus que lui oppose la CGT, conflits sociaux que certains observateurs soupçonnent d'être financés par les ports concurrents.

Ces conflits sociaux diminuent la confiance accordée au port et de nombreux armateurs, dans une logique de juste à temps, ne peuvent pas se permettre de prendre le risque de voir leurs navires immobilisés et se rabattent sur Gênes ou Barcelone. Les rapports officiels, tels que ceux de la Cour des Comptes³¹, accablent la CGT et l'accusent de « couler le port », la CGT quant à elle estime que c'est l'État qui n'investit pas assez dans le port, malgré le fait que les syndicats tels que la CFDT semblent plutôt penser que les actions de la CGT relèvent du corporatisme et contribuent à la perte de vitesse du port.

Quoi qu'il en soit, on se contentera de souligner ici que le port de Marseille est dans une phase de déclin, et qu'il est difficile d'affirmer si ce déclin est dû au découplage ville-port, à la concurrence de nouveaux hubs, ou plutôt aux conflits sociaux internes. Ce n'est pas le lieu de ce mémoire. Nous présentons ici simplement ce constat à titre de cadre cognitif, afin de comprendre dans quel contexte des réponses sont apportées.

3.3 Les réponses apportées et les modèles

Face au découplage et à l'autonomisation du système portuaire à l'égard du système urbain, plusieurs dynamiques vont être mobilisées, ces dernières années, pour répondre aux bouleversements urbains. On va ici observer en premier lieu les réponses portuaires : comment les ports sont-ils contraints évoluer, à se

30 RENAUD Antoine, *Comment la CGT a coulé le port de Marseille*, Dossiers du Contribuable n°10 «Enquête sur la CGT», décembre 2012

31 *Le grand port de Marseille : blocage social et déclin*, rapport de la Cour des Comptes, 2011

tourner vers de nouvelles activités ? Puis on observera les réponses urbaines avec deux types de reconquêtes : le modèle américain, qui se développe essentiellement à partir des années 70-80, et le modèle européen, plus tardif, dont la reconquête du waterfront marseillais est une déclinaison.

Les réponses portuaires : les nouveaux marchés et les adaptations techniques

A Marseille, le déclin du trafic de marchandises n'entraîne pas nécessairement la fin du port, compensé par son trafic voyageurs, à destination de la Corse et du Maghreb. Mais, depuis quelques années, c'est un autre type de trafic de voyageur qui est au cœur de nombreuses réflexions, celui de la croisière avec le *Marseille Provence Cruise Terminal*.

Marseille s'est positionnée pour devenir une des principales escales de Méditerranée, avec un cap symbolique d'un million de croisiéristes dépassés pour la première fois en 2013 (+ 33 % par rapport à 2012), qui fait de Marseille le sixième port de croisière méditerranéen. C'est une tendance lourde, les chiffres de 2014 semblant supérieurs (513 escales attendues contre 454 en 2013, soit 1.35 million de passagers).

Le port bénéficie d'avantages structurels importants, avec des mûles plus grand que les ports concurrents permettant d'accueillir les plus grands bateaux du segment. L'*Allure of the Seas*, le plus grand paquebot du monde, fera ainsi escale à Marseille à partir de 2015 . Les acteurs économiques voient en ce marché un nouvel eldorado économique³² même si l'impact réel n'est pas aussi caricatural que l'image d'Épinal du croisiériste dépensant beaucoup d'argent et faisant fonctionner l'économie touristique locale lors des escales³³. La Forme 10, un bassin de radoub construit dans les années 70 pour accueillir des supertankers, était depuis à l'abandon. Aujourd'hui, ce bassin de radoub de 465 mètres sur 85, le plus grand de Méditerranée, est rénové et permettra à terme la réparation navale de ces paquebots géants.

Quoi qu'il en soit, la pensée actuelle du développement des croisières doit être soulignée ici, car elle associe une logique économique portuaire avec la logique économique urbaine directe. Si on a pu parler de décrochage du système ville-port, puisque l'activité portuaire ne trouvait plus son sens dans sa localisation urbaine, le marché de la croisière fonctionne de manière opposée : il est fortement lié aux activités urbaines, et notamment aux activités touristiques urbaines. Pour que le port de croisières soit attractif, il faut que les aménités urbaines soient à même d'intéresser les croisiéristes. On le verra par la suite en partie 2, les croisiéristes sont à la base de réflexions sur le développement touristique de la ville. On peut donc ici poser cette hypothèse, qui nécessitera de prendre un recul important, dans les années à venir pour y répondre : le développement de la croisière est-il une forme de réconciliation ville-port ? En clair, face au découplage, les logiques portuaires vont-elles pour la première fois adopter une politique qui tend à favoriser une nouvelle synergie entre la ville et le port ?

Une deuxième réponse portuaire concerne plus particulièrement les bassins Ouest du port industriel, où les gestionnaires prévoient une diversification visant à rendre le port moins dépendant du trafic pétrolier en se tournant notamment vers le gaz naturel liquéfié et un développement de nouveaux terminaux (Fos 4 XL) pouvant accueillir les plus grand tankers.³⁴

32 Rapport de la CCIMP, *Le marché de la croisière à Marseille*, Zoom Éco, mars 2010, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence

33 VINZENT Julien, *Derrière l'enfumage, que rapportent vraiment les croisières à Marseille ?*, septembre 2013, Marsactu

34 GILLETTE Aline, *Comment Marseille-Fos veut concurrencer les ports de la mer du Nord*, Le Moniteur du 16 juillet 2012

La première réponse urbaine, le modèle américain des FMP

Les villes portuaires américaines sont les premières à proposer un modèle de reconversion des friches industrialo-portuaires. En effet, c'est à Boston dans les années 50 qu'on commence à proposer de nouvelles idées qui se concrétiseront en 1961 à travers l'opération *The Hundred Acres*.

Aux États-Unis, il semble que les acteurs aient, dans la majorité des villes, trouvé un consensus pour la délocalisation totale et définitive des activités maritimes, et une réaffectation totale des usages. Néanmoins cette réaffectation peut prendre différentes formes en fonction des acteurs qui en sont à l'origine : parfois, un organisme public émanant du conseil municipal, comme le *San Francisco Bay Conservation and Development Commission*, ce qui est assez rare, parfois un organisme privé chargé du réaménagement par la municipalité comme le *Charles Center Inner Harbor Management Inc.* à Baltimore.

Mais dans la plupart des cas, la reconquête urbaine est le fait d'une concertation complexe entre les autorités portuaires, les collectivités locales, les milieux d'affaires, les chambres de commerces, et éventuellement les États Fédéraux. A Boston, c'est le secteur privé qui prédomine, avec la Rouse Company, qui va, sur le secteur d'*Hundred Acres*, reconvertir la *Faneuil Hall Market Place* au début des années 70. Cette reconversion est le prototype de ce qu'on appellera les FMP, *Festival Marketplace*. Mais ce sont les projets de la *Harbor Place* à Baltimore (1980) et du *South Street Seaport* à New-York (1983), toujours par la Rouse Company, qui vont fixer les constitutifs et populariser le modèle de la FMP.

Le principe des FMP est de proposer une forme de commerce en opposition aux centres commerciaux classiques : boutiques spécialisées, restaurants typiques et non franchisés, influence des marchés traditionnels européens ... Un place importante est accordée aux activités ludiques (« *parc d'attraction urbain* »³⁵) et à la dimension patrimoniale. Les premiers FMP connaissent un important succès ce qui va entraîner la diffusion du modèle dans tous les États-Unis et influencer certaines réalisations en Australie et en Europe de l'Ouest. Maria Gravari-Barbas interprète ce succès selon quatre points : premièrement, l'architecture des FMP, sophistiquée mais qui sait se faire oublier au profit du commerce. Deuxièmement, l'aspect clôt et sécurisé de la FMP, « île artificielle » en dehors de l'ordinaire urbain américain, et situé au cœur des villes (*inner cities*). Troisièmement, l'importance de la restauration qui représente 60 % des boutiques, où l'étalage des aliments permet de conforter l'aspect sécurisant pour le client en répondant à un besoin vital. Et enfin, l'importance de la dimension culturelle, qui transparaît à la fois dans la sélection des boutiques mais aussi dans le brouillage des codes : souvent des annexes de musées s'implantent sur les FMP, et la sortie culturelle et commerciale se confondent, et font partie de la même démarche, où, pour Maria Gravari-Barbas, le système commercial va dominer le système culturel sans que le client n'en ait conscience.

Pour autant ce modèle de reconversion verra un certain nombre de contre-exemples, comme à Montréal dans les années 80, où la reconversion du port s'accompagne d'un processus de participation du public qui définit les grandes lignes du projet : densités faibles, nombreux espaces publics, conservation du patrimoine industriel et maritime, et équipements publics seront plébiscités.

Le dépassement du FMP dans la réponse urbaine en Europe et les premiers débats

Tout comme aux États-Unis, on n'estime pas, en Europe, que le déclin des activités portuaires peut être contré : ces activités sont considérées comme sans perspectives, et les ports doivent être, pour une majorité, réaffectés. Certaines reconversion portuaires, en Angleterre, sont directement inspirées du modèle des FMP,

35 GRAVARI-BARBAS Maria, *La « festival market place » ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter ?*, In: Norois. N°178, 1998. Villes et tourisme. pp. 261-278.

comme le *Tindaco Wharf* dans les Docklands londoniens. Mais, comme le souligne bien Maria Gravari-Barbas, le modèle FMP en Europe est une aberration : en effet, il apparaît que les FMP sont des imitations de la ville européenne type, qui représente aux yeux des américains un idéal imaginaire, une féerie.

De fait le modèle FMP est inadapté, même si certains projets de requalification des fronts d'eau font une part belle au commerce. En Europe, les réponses sont plus tardives, et intègrent donc de nouvelles sensibilités : environnement, qualité de vie, urbanité, eau, espaces publics, mixité fonctionnelle, diversité sociale, compacité et intensité urbaine, processus de concertations ... Surtout, la culture et l'art s'inscrivent progressivement comme moteurs du dynamisme urbain et deviennent des outils de revitalisation. Le contexte de la maritimité des lieux est rappelé, avec une exaltation du patrimoine. L'eau est une vraie plus-value foncière, et permet d'inspirer des activités liées à l'élément aquatique, comme les marinas, aquariums, expositions de vieux gréements...

A la fonction commerciale, exclusive dans les FMP, on va ajouter des fonctions récréatives, des bureaux, des grands équipements comme des palais des congrès... On ambitionne parfois de faire du nouveau quartier portuaire un pôle technologique, ou plutôt un pôle ludique. Des logements sont aussi construits. Ces nouveaux logements vont participer au retour des classes moyennes dans les *inner cities* anglaises, et contribuer à une certaine gentrification portée par la population des *yuppies*, dans les années 80 où l'État ne construisait pas de logements sociaux. On va avoir une certaine tension entre les logiques privées et publiques, notamment sur l'accessibilité des berges à tous, ainsi que des tensions entre les logiques générales des waterfront linéaires et les logiques locales, spécifiques, communales, dans les cas où les ports s'étendent sur plusieurs communes.

Les réaffectations portuaires en Europe intègrent donc une dimension plus large que le modèle initial des FMP américaines. Mais, dès les premières opérations, en Europe, on observe la mutation de certains fronts d'eau en vitrines urbaines, « *plaquées sur l'agglomération plus qu'organiquement intégrées à son tissu et à son fonctionnement, avec un effet volontaire d'image qui n'est pas sans avantages économiques évidents* »³⁶

Se pose alors une question fondamentale qui sera le cœur de notre seconde partie :

Le nouveau quartier portuaire, jouissant d'une localisation souvent centrale, et d'aménités urbaines exceptionnelles, doit-il devenir un morceau de ville, relativement banalisé, solidaire du centre ville existant, et diversifié par des emplois, logements et activités ? Ou, doit-il à l'inverse, en raison de ses caractéristiques uniques, devenir un lieu exceptionnel, avec une singularité fonctionnelle et une forme urbaine et architecturale en rapport avec cette singularité ? En Europe, c'est invariablement la seconde option qui est choisie. Ce choix nous amène à poser deux problématiques : que faut-il garder du patrimoine portuaire préexistant, et surtout quel lien entre le nouveau *waterfront* et la centralité urbaine ? Cette seconde problématique, qui se pose à Marseille, fera l'objet de la seconde partie.

Néanmoins, avant de l'aborder, on profitera de cette première partie contextuelle pour présenter les « forces en présence » du cas marseillais, c'est à dire les différents acteurs et outils qui jouent un rôle dans la transformation du front de mer.

36 CHALINE, 1994

3.4 Les forces en présence à Marseille

La force portuaire : le GPMM

Le port a connu plusieurs évolutions de son statut administratif. De 1599 à 1966, il est régi par la Chambre de Commerce, la plus ancienne du monde, créée par Henri IV pour protéger les négociants du port de Marseille face aux pirates. En 1966 donc, le port obtient son autonomie à travers son statut de Port Autonome, un établissement public étatique, exerçant des missions de services public et géré comme un établissement public à caractère industriel et commercial.

La loi de réforme portuaire de 2008³⁷ transforme les plus grands ports autonomes en Grands Ports Maritimes, un nouveau statut d'établissement public, toujours, mais qui laisse une grande place à la privatisation : la gestion des outillages (grues ...) devant obligatoirement être transférées vers des opérateurs de manutention privés par exemple. Les grands ports maritimes deviennent propriétaires du foncier portuaire, alors que les ports autonomes n'en étaient qu'affectataires. Le GPMM devient donc l'aménageur de son territoire, même si désormais la gestion du port est concertée. La gouvernance du Grand Port Maritime de Marseille, GPMM, est assurée par trois organes : le Directoire, qui est responsable de l'exécution des décisions du Conseil de Surveillance ; le Conseil de Développement, consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du GPMM et composé de représentants du milieu portuaire, des collectivités locales, des syndicats et des personnes qualifiées ; et enfin le Conseil de Surveillance, qui définit les orientations stratégiques du GPMM et contrôle sa gestion. Le Conseil de Surveillance est donc l'organe le plus important car il a le pouvoir de décision. Il est composé de 5 représentants de l'État, 4 représentants des collectivités, 3 représentants du personnel du GPMM, et 5 personnes qualifiées.

Le Grand Port Maritime de Marseille est donc l'acteur clé du port actuel, et la logique économique qui a présidé à la réforme portuaire peut être perçue comme la réponse économique au découplage ville-port et aux nouveaux enjeux portuaires.

La force urbaine : L'OIN Euroméditerranée

Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National, une opération créée par l'État et où s'applique un régime juridique particulier, du fait de l'importance décrétée de l'opération. Euroméditerranée trouve sa source dans plusieurs réflexions du début des années 90, faisant suite aux nombreuses tentatives de redynamiser le centre ville de Marseille. En 1992 le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire lance une étude de faisabilité d'un grand projet de développement économique à Marseille, alors que les différents acteurs locaux (port, ville, chambre de commerce...) s'associent pour demander l'implication de l'État. Différentes réflexions vont amener au décret de création de l'Établissement Public d'Aménagement EuroMéditerranée (EPAEM). C'est la première fois qu'une OIN est créée sur un site aussi densément peuplé. Cette forme de gouvernance est particulière : dans un contexte de décentralisation, ce sont les collectivités locales qui demandent l'aide de l'État. Dans le périmètre de l'OIN, c'est l'État qui délivre les permis de construire ou qui crée les ZAC.

La gouvernance est basée sur un consensus entre l'État et les acteurs locaux : le conseil d'administration de l'EPAEM est ainsi composé d'un représentant de chaque ministère concerné (urbanisme, transports, collectivités locales etc. ...), d'un représentant du GPMM, de deux représentants de Marseille Provence Métropole, du Conseil Général et du Conseil Régional, et de trois représentants de la Ville.³⁸ Ce partage et

37 Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

38 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010

cet échange en font un laboratoire de coopération, de négociation. Pour Heidi Bergsli³⁹, la forme de gouvernance d'Euroméditerranée est un « quango », *quasi autonomous non-governmental organisation*, une structure où des membres non élus au suffrage démocratique ont des responsabilités d'ordre public.

L'objectif initial d'Euroméditerranée tel qu'il a été conçu sous la mandature de Robert Vigouroux, est de renforcer l'attractivité du centre de Marseille par un quartier d'affaire de 600 000 m² visant un développement exogène, en rupture avec le patronat local, ce qui a fonctionné puisque de nombreuses entreprises s'y sont installées. Euroméditerranée se présente dans ses campagnes de publication comme la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe, titre un peu pompeux autorisé par la superficie de l'opération, 480 hectares, donc une grande partie est déjà relativement urbanisée au début de l'opération.

Si le GPMM est l'outil de l'économie portuaire, l'OIN est donc l'outil de l'urbain et de l'économie tertiaire face aux nouveaux enjeux urbains des quartiers portuaires. On s'intéressera plus avant à Euroméditerranée dans la partie 2. Mais si ces deux outils réfléchissent à deux territoires différents, et s'ils contribuent à l'émergence de grands acteurs territoriaux, ils ne réfléchissent pas par nature à dialoguer entre eux. Néanmoins ils affirment leurs positions communes dans un document important : la Charte Ville-Port.

Le dialogue : la Charte Ville-Port

Le GPMM, par le biais de sa Commission Spécialisée des Bassins Est, a réfléchi à son intégration urbaine, avec par exemple un schéma de cohérence réalisée avec l'Agence d'Urbanisme en 2011, première étape d'un dialogue entre les deux entités. La Charte Ville-Port est issue d'une volonté de l'État d'associer l'EPAEM, Établissement Public d'Aménagement EuroMéditerranée, avec le GPMM, Grand Port Maritime de Marseille. Le Conseil de Surveillance du GPMM a donc lancé une commission présidée par Yves Cousquer, dont le rapport⁴⁰ pose les bases de la réflexion sur le devenir du port, en proposant une complémentarité des bassins de Fos et de Marseille, les bassins Ouest (Fos) étant le port mondial, les bassins Est (Marseille) étant le port méditerranéen. Surtout, le rapport Cousquer propose un séquençage des bassins de Marseille en trois secteurs : Au Sud, la « vitrine du rayonnement portuaire et urbain », avec une mise en contact du port de passagers avec le pôle d'affaire et la centralité culturelle urbaine afin de créer des synergies et une mise en valeur réciproque. Au Centre, le « *port industriel tourné vers la Méditerranée* », créant un lien commercial et logistique avec les grandes villes méditerranéennes. Au Nord, au-delà de la Forme 10, un « *pôle d'attractivité pour la plaisance et le tourisme* ».

Ce rapport est adapté et devient un projet de territoire à travers la Charte Ville-Port⁴¹, dont les termes ont été approuvés en juin 2012 par le Conseil de Surveillance du GPMM avant d'être proposés à la signature auprès de toutes les institutions. Les signataires fondateurs sont tous les acteurs publics du territoire : État, Euroméditerranée, GPMM, Ville de Marseille, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Conseil Général, Conseil Régional, rejoints par un grand nombre de signataires associés : syndicats, RFF, RTM (Régie des Transport Marseillais) etc. ... Chaque séquence du port fait l'objet de plans de principes plus précis.

La « chartalisation » permet de faire partager une projet de territoire aux acteurs territoriaux les plus importants. Cette charte ville-port signe l'image du système ville-port partagé par tous, à long terme. Ce n'est

39 BERGSLI Heidi, *Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer*, in *Villes portuaires, Horizons 2020 : Les nouveaux enjeux du développement*, Revue Méditerranée n°111, second semestre 2008

40 COUSQUER Yves, *L'évolution des bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille à l'horizon 2025. Un projet ville-port*, Rapport présenté par Yves Cousquer au Conseil de Surveillance du GPMM le 9 décembre 2011

41 *Charte Ville-Port entre les collectivités territoriales et les acteurs urbains et portuaires de la place Marseillaise*, 2013

pas qu'une image d'un état à atteindre : c'est un plan d'action, dans lequel l'enjeu est spatial mais aussi temporel : il s'agit de concilier le planning du port avec le planning d'Euroméditerranée. Les opérations sont chiffrées, il y a une réflexion sur la mise en œuvre, même si par principe une Charte a une portée normative limitée, et est par nature plutôt de l'ordre de la déclaration d'intention. De fait la Charte Ville-Port semble être un document plus important que les outils d'urbanisme prescriptifs classiques (PLU...) dans la mesure où c'est une vision partagée par les acteurs les plus puissants et qui intègre et concilie les impératifs techniques et économiques du port avec les volontés urbaines. La Charte Ville-Port est donc un cadre réglementaire, *a minima* un cadre cognitif, préalable à toute réflexion sur le devenir de la ville et du port.



Extrait schématique du séquençage proposé par Cousquer

Conclusion (partie 1)

Cette première partie de contextualisation nous a permis de poser des grands constats : les rapports ville-port sont de nature systémique et sont au cœur de l'identité symbolique des villes portuaires. Pourtant ces rapports sont conflictuels et les intérêts du port et de la ville ont souvent été compris de manière opposée jusqu'à ce que l'on parle de découplage. A Marseille comme dans d'autres ports, l'idée d'un découplage n'est pas récente. C'est le fondement identitaire et symbolique d'une ville-port que de devoir concilier les impératifs fonctionnels du port et les attentes urbaines. La « reconquête » du port, qui fera l'objet de la seconde partie, n'est donc pas un événement isolé dans l'histoire des rapports ville-port, mais une des nombreuses formes de cette conciliation difficile. De plus, la volonté de transmettre une certaine image de la ville est aussi une logique ancienne dont nous verrons la déclinaison actuelle en seconde partie.

Par ailleurs, on a vu comment les premiers modèles de reconversion des ports et notamment le modèle américain ont permis d'en poser les problématiques que l'on retrouve aujourd'hui : porosité ou imperméabilité ? Intégration ou bulle touristique ? Mixité urbain ou enclave, île spécifique ? Telles sont les questions qui ont émergé des premières opérations de waterfront. Enfin on a souligné la complexité du système portuaire marseillais et posé le grand cadre des opérations marseillaises actuelles.

Ces grands points énoncés, on peut maintenant analyser dans le fond les opérations de renouvellement du waterfront actuelles, avec un intérêt plus particulier sur l'idée de la *mise en vitrine* des nouveaux quartiers de front de mer, et par conséquent du lien avec l'arrière ville constituée.

PARTIE 2

EXTRAORDINAIRE ARCHITECTURAL VERSUS ORDINAIRE URBAIN :

LA MISE EN VITRINE DU WATERFRONT ET SES LIENS AVEC L'ARRIERE-VILLE

1. La recherche de l'extraordinaire urbain : la mise en vitrine

1.1 La Cité de la Méditerranée ou la recherche de l'effet Guggenheim

Les différents lieux d'Euroméditerranée

L'opération Euroméditerranée représente un ensemble de 480 hectares sur deux périmètres : 310 pour Euroméditerranée 1, décidés en 1995, et 170 hectares d'extension vers le Nord pour Euroméditerranée 2. Les tissus existants de ces 480 hectares sont très hétérogènes : noyaux villageois, friches industrielles, tissu haussmanniens, infrastructures routières ... Ces quartiers sont habités, avant même l'opération : on compte 28 700 habitants sur Euromed 1 avant 1995⁴² ce qui empêche les pratiques de tabula rasa et nécessite une approche différenciée. L'ensemble du périmètre d'Euroméditerranée 1 est divisé en plusieurs périmètres d'opérations : des ZAC pour les zones à enjeux, où l'on souhaite maîtriser la forme urbaine, des PRI, et des OPAH.

Les trois ZACs sont la ZAC Joliette, la ZAC Cité de la Méditerranée, et la ZAC Saint-Charles.

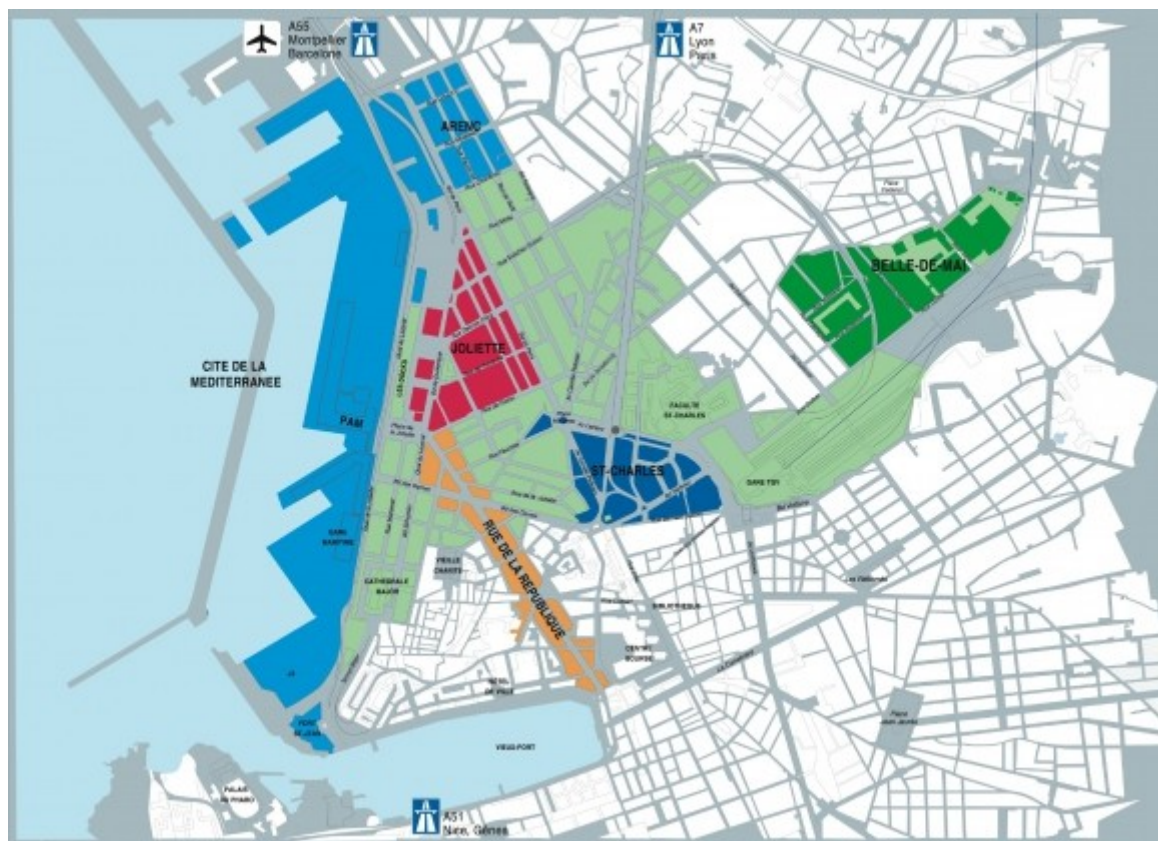
Les deux OPAH sont la rue de la République (5200 logements) et l'OPAH Euroméditerranée, qui recouvre tout le périmètre d'Euroméditerranée 1.

Les trois PRI enfin (Thubaneau, Centre-Ville et Panier), recourent en partie le périmètre de l'OIN.

Les périmètres se chevauchent, se superposent. On soulignera aussi l'opération de la Friche de la Belle de

42 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010

Mai, qui ne fait pas l'objet d'un zonage spécifique.



Les périmètres d'Euroméditerranée (phase 1), EPAEM

Chaque ZAC a un but spécifique : la ZAC de la Cité de la Méditerranée (60 hectares) a l'ambition d'être la vitrine littorale de l'opération, en rassemblant les édifices architecturaux phares. La ZAC Saint-Charles (16 hectares) concerne la nouvelle gare TGV et le quartier de la Porte d'Aix avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité de la gare et de renforcer l'urbanité de ce centre. Enfin la ZAC de la Joliette (22 hectares) se trouve en position de lien, entre la future façade littorale et la ville. On va étudier plus précisément en quoi consiste la vitrine, donc plutôt la ZAC de la Cité de la Méditerranée, et l'intégration de cette vitrine.

Le « GuggenMuCEM » et la starchitecture de la Cité de la Méditerranée

En 1997, la fondation Guggenheim inaugure son quatrième musée, construit par l'architecte Frank Gehry dans la ville basque de Bilbao. L'impact de ce musée sur cette ville industrielle en déclin sera énorme pour le renouveau urbain et l'image de la ville. Bilbao est devenu grâce à ce musée une ville touristique, cultivant une image dynamique, à l'inverse de l'image de désindustrialisation difficile qu'elle portait. Ce succès entraînera une rénovation plus générale de la ville et d'autres projets urbains, même s'il reste un geste fort et fondateur : on parlera d' "effet Guggenheim" pour qualifier les différentes tentatives qui, à la suite de l'expérience de Bilbao, consisteront à reproduire les mêmes recettes. On peut ici traduire cela comme une *boucle de rétroaction positive*, le musée contribuant à renouveler l'image de la ville ce qui entraîne un regain d'intérêt général pour la ville, et pour le musée : un cercle vertueux urbain.

Le Guggenheim basque a fait prendre conscience de l'importance de l'objet culturel pour l'image de la ville, qui se doit désormais d'être une ville créative, une ville culturelle. Et, cette "recette" culturelle affirme ici qu'elle trouve son application la plus remarquable dans les villes à l'image peu culturelle. En effet, nul besoin

de mobiliser un "effet Guggenheim" dans une capitale culturelle institutionnelle. Le principe de l'effet Guggenheim est justement de provoquer le contraste entre la ville anciennement déclinante et le renouveau culturel. C'est ce contraste qui est flatteur pour les acteurs du projet et qui permet de dire que le projet est un moteur de développement. De fait, cette recette est appliquée avec succès dans les anciennes villes industrielles : la cité du Design à Saint-Étienne, le Louvre-Lens ... En fait, plus que sa fonction muséale, le musée type *Guggenheim* a pour objectif d'« annoncer au monde le signal de l'entrée de la ville dans l'ère post-industrielle »⁴³.

Mais l'idée du musée iconique comme outil de rénovation urbaine et outil de mercatique urbaine est mobilisée aussi dans des villes qui n'ont pas l'image de villes industrielles en déclin. Dans ce cas, c'est néanmoins souvent sur des friches industrielles que sont construits ces objets. En fait, on peut imaginer qu'au delà de l'image renvoyée, le grand musée est un outil qui trouve sa légitimation non pas seulement dans l'objet final, mais aussi par le contraste qu'il propose par rapport à la situation passée. En clair, pour un même objet architectural, la valeur urbaine de cet objet sera beaucoup plus forte dans une friche industrielle ou un lieu de déclin que dans un lieu quelconque.

De plus la friche a un potentiel urbain dû aux acteurs transitoires et à ce que Lauren Andrès appelle la « mise en veille »⁴⁴, ce temps où la friche, avant d'être un lieu d'intérêt, est un lieu d'abandon, permissif, que des acteurs artistiques vont pouvoir s'approprier plus facilement et où ils pourront mettre en place une dimension artistique et culturelle préalable au renouveau institutionnalisé. Lauren Andrès cite à titre d'exemple la Belle-de-Mai. Il arrive néanmoins souvent que cette période transitionnelle n'existe pas, et, concernant le littoral marseillais, il n'y a pas eu de possibilité pour des acteurs transitoires d'occuper les lieux, en raison encore une fois des fortes contraintes portuaires. La rénovation a donc ici une valeur de redécouverte d'un lieu fermé.

C'est donc l'effet de contraste qui semble recherché. Contraste temporel (avant/après) mais aussi spatial : on entend souvent parler d'« ovni » architectural ou urbain. Pour que l'effet de rétroaction soit maximal, l'objet architectural doit interroger, surprendre, être en rupture avec son environnement. Il doit développer les formes les moins régulières. On peut citer, à titre d'illustration de cette idée d'ovni urbain, le musée d'Art de Graz, Pompidou-Metz, ou encore le musée des Confluences à Lyon qui peut être vu comme un outil de légitimation du projet Confluence plus qu'une réponse à un besoin muséal.

A Marseille, les 2,7 kilomètres de façade littorale de la ZAC de la Cité de la Méditerranée ont l'ambition de recevoir des équipements culturels et commerciaux, en espérant d'eux une mutualisation, une synergie. On peut distinguer deux séquences : au sud, un espace assez monofonctionnel d'équipements culturels et commerciaux entre le J4 et les Terrasses du Port, au Nord un quartier plus mixtes de logements, bureaux, équipements de proximité ...

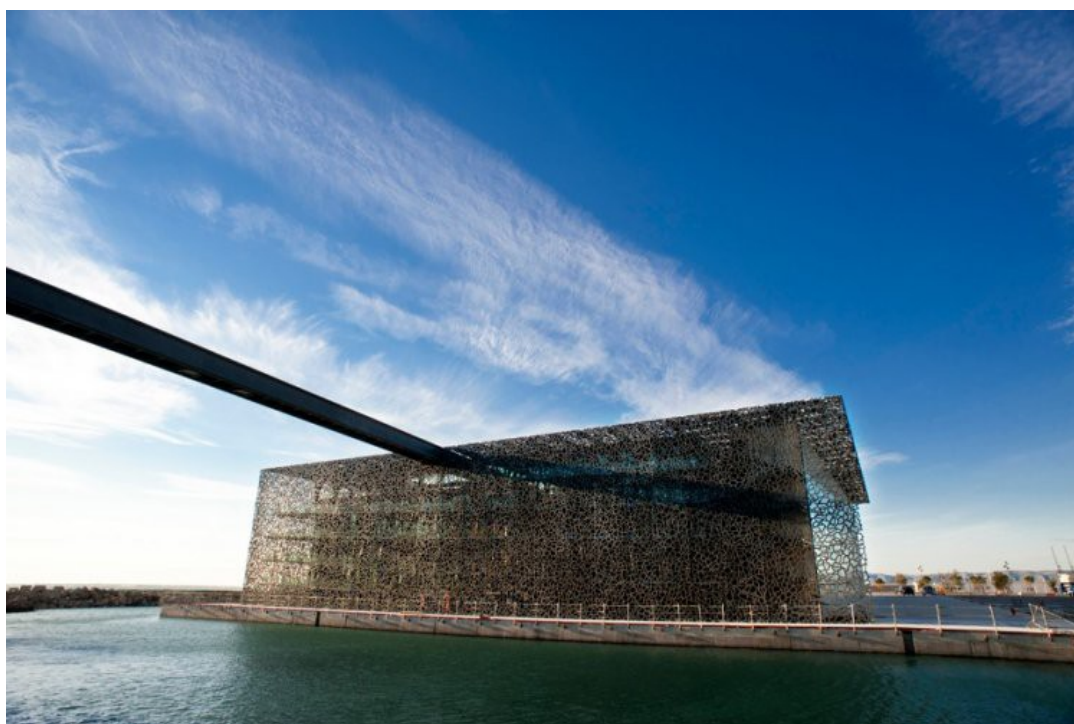
Le cas marseillais mobilise l'idée de l'effet Guggenheim, en créant avec le MuCEM un musée d'envergure nationale qui lui manquait, tout en alliant cet effet avec les « recettes » spécifiques au renouvellement portuaire. On peut donc analyser la Cité de la Méditerranée à la fois comme une réponse au découplage ville-port, et comme une méthode classique de rénovation urbaine, mobilisée dans un grand nombre de villes.

La présence de l'eau comme aménité urbaine est en outre magnifiée ici. Si les premières opérations de waterfront valorisaient l'eau existante, les exemples les plus récents n'hésitent plus à amener artificiellement une eau esthétique : une darse *a priori* inutile a été creusée entre le J4 et le Fort Saint-Jean, qui n'a de valeur qu'esthétique. On retrouve l'utilisation de l'eau esthétique dans un grand nombre de projets contemporains. A

43 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme 2010

44 ANDRÈS Lauren, *Reconquête culturo-économique des territoires délaissés : de l'importance du temps de veille et de ses acteurs transitoires*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, Revue Méditerranée n°114, premier semestre 2010

Nantes, on a réfléchi à une recherche de l'"eau perdue" pour recréer les canaux comblés dans les années 20, à Montréal on a détruit des môles pour recréer l'hydro-topographie naturelle...



Le MuCEM (photo Rudy Ricciotti, 2013)

La plupart des réflexions sur la rénovation des friches industrielles consistent à poser l'ovni architectural en bordure d'eau : c'est le cas de la collection d'architecture participant à la régénération des bords de la Clyde, à Glasgow, parmi de nombreux exemples.

On peut donc considérer le MuCEM comme une volonté d'appliquer la recette *Guggenheim* à Marseille. Il se pose une vraie question de muséologie, celle du lien entre le bâtiment musée en tant qu'objet architectural, et celle de la fonction de ce bâtiment, intrinsèquement exposer des œuvres. Pour Rudy Ricciotti, l'architecte du MuCEM, c'est le contenant qui fait le musée, et non pas le contenu⁴⁵. L'esthétique du bâtiment est donc déconnectée de sa fonction. L'architecture du bâtiment ne joue pas pour le bâtiment, mais avant tout pour l'effet visuel produit, même si il y a toujours la volonté de faire du bâtiment un "acteur culturel majeur".

Une skyline et des starchitectes

Au delà de l'objet architectural extraordinaire, la réflexion est aussi urbaine, et prévoit la constitution d'un quartier d'affaire d'immeubles de grande hauteur. Cette volonté a été récurrente dans l'histoire urbaine de Marseille, et plusieurs tentatives avaient déjà été faites (Belsunce, Cantini...).

Ici, la volonté affichée de construire un quartier de tour revient à vouloir affirmer un dynamisme économique, la tour de bureaux étant symbole de l'économie tertiaisée des métropoles. Ce dynamisme passe aussi par la capacité à capter des grands noms de l'architecture mondiale : les sites de renouvellement portuaires sont parmi les sites de projets urbains les plus ambitieux et sont donc très prisés des grands architectes, ceux de l'architecture extraordinaire. A Marseille, l'EPAEM est fier de son catalogue de grand noms: Zaha Hadid, Jean Nouvel, Yves Lion, Jean-Baptiste Pietri, Roland Carta, Rudy Ricciotti, Stefano

⁴⁵ "Alors après le contenu du musée, c'est un plateau libre", entretien de Rudy Ricciotti sur RFI le 3 mars 2013
<http://www.rfi.fr/europe/20130603-rudy-ricciotti-mucem-architecture-feminine-musculaire/>

Boeri, Massimiliano Fuksas, Kengo Kuma... On lit, sur le site de l'EPAEM⁴⁶ :

« En confiant à des concepteurs à la notoriété internationale ses réalisations phares, Euroméditerranée impose la cité phocéenne parmi les métropoles européennes les plus créatives et participe au renforcement de son rayonnement international.

D'ici à 2013, ces réalisations émettront un signal fort et pourraient devenir un nouvel emblème pour la ville, comme Manhattan à New-York, la CN Tower de Toronto ou l'Opéra de Sydney. Les tours joueront la complémentarité avec Notre-Dame de la Garde et la cathédrale de La Major, changeant le panorama de la ville vue depuis la mer.

L'arrivée de grands architectes est une preuve de l'attractivité du territoire et de la réussite de la stratégie mise en place par Euroméditerranée depuis dix ans. Marseille prend part à la compétition que se livrent les capitales européennes et devrait avoir très rapidement sa place parmi les plus grandes. »

On retrouve bien là l'importance de l'image (notamment l'image de la ville vue depuis la mer) dans une dimension marketing, dans un cadre de compétition territoriale.

L'EPAEM se félicite de concentrer sur le périmètre Euroméditerranée deux prix Pritzker (Hadid et Nouvel). Cette volonté ne signifie pas tant que les réalisations de ces architectes sont meilleures que si elles avaient été menées par un architecte plus modeste (elles ne sont pas moins bonnes pour autant). Ce n'est pas tant un discours sur la valeur intrinsèque des projets. Il faut plutôt voir ici un message sur l'attractivité de la ville pour les grands architectes internationaux et donc dans une dimension plus large l'intégration de la ville dans le réseaux des villes dynamiques, capables d'attirer ces grands noms qui participent à son rayonnement.

Le nom de l'architecte est-il plus important que la qualité de son projet ? Il serait incorrect de dire que les projets de ces « starchitectes » ne participent pas au renouveau du waterfront et contribuent à la qualité architecturale d'ensemble. Cela dit, on observe, notamment dans les villes où la culture des starchitectes est plus anciennes, une véritable remise en question de cette internationalisation de la ville : dépassement des budgets, retards ... L'exemple le plus évident est celui de la Cité des Arts de des Sciences, à Valence (Espagne). L'architecture de Calatrava est iconique, extra-ordinaire. Pour autant, comme d'autres projets de Calatrava, de nombreux observateurs ont reproché un gaspillage d'espace, des coûts non maîtrisés, des carences structurelles. D'autres starchitectes ont connu les mêmes déboires. A Marseille, le MuCEM a lui aussi vu son coût initial dépassé mais il est encore trop tôt pour faire un bilan de ce point de vue là.

Bien sûr, il n'y a pas de lien de cause à effet entre la notoriété de l'architecte et la mauvaise gestion du programme. Mais les maîtres d'ouvrage recherchent les grandes signatures, et les grands architectes, eux, cherchent, comme le dit Calatrava, à « *créer quelque chose d'exceptionnel qui met les villes en valeur et améliore la vie des personnes qui y vivent et y travaillent* ».

D'aucuns imaginent donc la fin de la starchitecture, quoique, dans un contexte de concurrence accru où la forme devient un outil de marketing pour vendre le fond, cela paraît difficile. On ne peut que se poser la question, en voyant les mêmes noms d'architectes (Nouvel, Hadid, Piano, Foster ...) revenir à Gênes, Marseille, Glasgow, Barcelone (...), de la contextualisation et du risque d'uniformisation de la ville.

Enfin, à une échelle plus large, on peut se demander si la Charte Ville-Port elle-même ne participe pas à un message sur la mise en vitrine. Si la charte prévoit de faire du J4 et du sud du boulevard du littoral un lieu de l'extraordinaire, destiné, outre la fonction culturelle, à accueillir les bateaux de croisière de luxe et de haute plaisance, les usages de l'ordinaire portuaire (ferries et logistique) sont repoussées vers le nord.

46 EPAEM, <http://www.euromediterranee.fr/themes/architecture/une-ville-nouvelle-aux-allures-modernes.html>

Un extraordinaire banalisé ?

La contextualisation est marquée, peut-être plus à Marseille que dans les autres opérations de rénovation. En effet, les musées symboles sont souvent des musées d'art contemporain. Ici c'est un musée de civilisation dont le contenu a une forte portée, au moins théorique : concilier l'histoire des peuples d'Europe et de Méditerranée. L'esthétique du bâtiment se veut aussi méditerranéenne, la résille du MuCEM étant sensée évoquer les moucharabiehs et autres treillages. La contextualisation paraît aussi à différentes échelles, comme par exemple celle du mobilier urbain des Terrasses du Port, qui rappelle le langage de l'architecture maritime.

A l'inverse cette contextualisation a une ambition universaliste qu'il faut remettre en perspective : chaque ville méditerranéenne se construit son « Centre de la Mer » ou son « Musée de la Méditerranée » comme à Reggio di Calabria par Zaha Hadid.

L'idée du quartier de tours est aussi une forme de mondialisme architectural. La tour est une forme architecturale par essence internationale, et malgré le message économique qu'ils propagent les quartiers de tours ne sont pas l'apanage des villes dynamiques.

La recherche de l'extraordinaire consiste à mobiliser une dizaine de grande figures de l'architecture mondiale, et d'une architecture qui, sans être dans un "*fuck the context*", contribue néanmoins à des formes très similaires dans des contextes très différents.

Et cela n'est pas que le propre des starchitectes. Si l'extraordinaire architectural a longtemps été réservé aux bâtiments publics ou iconiques, la recherche de la différence s'immisce désormais dans les tissus ordinaires, dans les quartiers de logements par exemple. On retrouve les mêmes typologies architecturales à Euroméditerranée, sur l'Île de Nantes, à Confluence ...

Ce n'est pas en soi une mauvaise chose, mais cela signifie plutôt que ce que l'on cherche à voir comme extraordinaire n'est peut-être finalement que la forme contemporaine de l'architecture ordinaire.

Cette dialectique ordinaire / extraordinaire n'est pas que spatiale : l'extraordinaire temporel nourrit l'extraordinaire spatial, c'est ce que l'on va voir dans le point suivant.

1.2 Impulser, capitaliser, diffuser : la logique du projet

Impulser par les grands événements et les grands projets : l'urbanisme temporel à l'appui de l'urbanisme spatial

On a montré précédemment que les projets de rénovation des délaissés portuaires révélaient une corrélation entre un objet architectural fort, la mise en valeur de l'aménité *eau* et une logique d'extraordinaire spatial. Il est amusant de constater aussi que les projets urbains ambitieux et les événements de dimension internationale sont étroitement corrélés⁴⁷. Glasgow a allié la régénération de la Clyde avec le titre de Capitale Européenne de la Culture 1990, Gênes a mobilisé un grand nombre de grands événements (exposition de 1992, G8 en 2001, Capitale de la culture en 2004 ...).

Mais ce n'est pas nouveau : les grands événements sont des moteurs de développement urbain depuis le XIX^e siècle, où ils étaient l'occasion de détruire les murailles, de faire des percées, d'aménager des fronts de mer...

On peut proposer ici une triple distinction :

47 Voir le tableau en annexe

- Les grands projets urbains, qui voient leur légitimité appuyée par l'organisation d'un grand événement (urbanisme spatial préalable à l'événement temporel)
- Les grands événements, qui s'accompagnent pour leur réussite d'un projet de territoire ou qui nécessitent un projet de territoire pour capitaliser sur les lieux de l'événement (événement temporel préalable à la réflexion spatiale)
- Les grands projets de territoire, qui conjuguent dès le début l'événement comme outil de territoire (événement temporel et réflexion spatiale conjugués en même temps)

Selon le grand événement en question, l'approche territoriale est différente et les conséquences urbaines d'un grand événement sont différentes. Pour les grandes expositions, la réflexion urbaine sur le devenir et l'intégration du site est plus forte : lors de l'exposition universelle de Shanghai (2010), la municipalité a élaboré le concept de *zones de meilleure pratique urbaine* contribuant à la constitution d'une éco-ville. La dimension territoriale des grandes expositions est facilitée par la reconversion plus facile des pavillons. Dans le cadre de Jeux-Olympiques, la dimension territoriale s'efface par rapport à la dimension sportive et économique, et il n'est pas rare que les équipements olympiques soient démontables et non pérennisés car leur intégration urbaine ne serait pas possible.

Marseille a comme toutes les villes de France une tradition du grand spectacle (scénique, sportif, musical ...) et du grand événement. Mais c'est la Coupe du Monde 1998 qui, à la fin des années 90 où Marseille avait une image exécration due à une forte criminalité, a permis de faire prendre conscience aux décideurs que le grand événement pouvait être un outil pour l'amélioration de l'image de la ville et donc une ressource économique.

Les premières tentatives de capter ces grands événements, et donc de s'inscrire dans un réseau des villes sur le devant de la scène, n'ont pas été fructueuses, à l'image de la tentative d'accueil de la Copa America en 2007. Suite à cet échec les décideurs se sont tournés vers la candidature, cette fois réussie, au titre de Capitale Européenne de la Culture 2013. Cette distinction existe depuis 1985 mais son potentiel pour le développement urbain n'a émergé que cette dernière décennie, notamment à partir de Lille 2004 où le milieu économique lillois avait déclaré que la manifestation avait fait gagner à la ville « dix ans d'avance ».

Le grand événement permet donc l'impulsion urbaine : le MuCEM par exemple a vu sa réalisation assurée seulement à partir du moment où MP2013 a été choisi. Le projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port a été accéléré afin que les travaux soient finis au plus fort de l'année capitale. C'est donc l'événement qui permet d'impulser la rénovation urbaine.

A l'inverse, la réalisation spatiale permet de légitimer l'événement : on attend désormais d'une grande manifestation qu'elle se traduise par un acte matériel fort, et il semble donc que le succès de l'année 2013 soit en relation avec le projet du MuCEM. Si des événements culturels ont eu lieu sur un périmètre très large, c'est bien le MuCEM qui, dans les années à venir, sera le symbole de cette année culturelle.

La culture apparaît donc comme un instrument fort de renouvellement urbain, un « levier » pour la ville. La recette semble fonctionner : le MuCEM visait 350 000 visiteurs pour sa première année d'ouverture, le cap du million a été dépassé en trois mois, ce qui place le musée depuis 2013 parmi les cinquante musées les plus visités au monde. On notera néanmoins que les chiffres ne comptabilisent pas le nombre d'entrées payantes mais le nombre de visiteurs, étant donné qu'il est possible de circuler dans le MuCEM et le fort Saint-Jean sans nécessairement accéder aux expositions. Ce succès, au delà des chiffres, a permis de faire parler de la ville dans l'actualité d'une manière positive et donc d'améliorer l'image notamment dans les médias internationaux.⁴⁸ Marseille a été élue *Ville Européenne de l'année 2014*, label de l'Académie d'Urbanisme de

48 KIMMELMAN Michael, *Marseille, the secret capital of France*, article du New-York Times du 4 octobre 2013

Londres, signe de la reconnaissance internationale du renouvellement urbain.

Le Vieux port est l'espace public qui a le plus bénéficié des grandes manifestations de MP2013. La fête d'ouverture a rassemblé quelques 400 000 personnes sur le Vieux-Port, un record. Si la presse a longuement disserté sur cette soirée et a parfois pu souligner un non-événement, avec finalement pas grand chose à voir, pour le sociologue Jean Viard, l'événement, c'était justement ces 400 000 personnes qui se réappropriaient un lieu qu'elles ne fréquentaient plus⁴⁹. Une manière d'exprimer un désir d'événement, de réapprendre à utiliser le Vieux-Port.

Cela dit, l'étude de l'AgAM sur l'impact de MP2013⁵⁰ révèle que les grandes manifestations (soirée d'ouverture, Vieux-Port entre feux et flammes...) qui ont fait descendre un grand nombre de Marseillais sur le port a eu un impact très différents selon les arrondissements : les arrondissements du centre et du sud étant sur-représentés, les arrondissements du nord de la ville étant sous-représentés.

Le grand événement est donc utilisé pour impulser ou légitimer la dimension urbaine. Mais le projet urbain lui même porte l'idée de l'impulsion : Euroméditerranée est conçu originellement pour être un « électrochoc »⁵¹, une impulsion cette fois-ci économique.

Le risque de mobiliser le grand événement ou la logique d'impulsion comme outil de développement urbain est de confondre une logique de projet avec une logique de plan, en accumulant des réflexions sur le court terme sans un objectif régulateur au long terme. Mais l'éphémère de l'événement et du projet impulsant peut être mis à contribution du long terme urbain dans le cadre d'une réflexion sur l'après-événement : c'est la notion de *capitalisation*.

Capitaliser sur la capitale

Les sites des grands événements étaient des territoires de l'éphémère. Ils deviennent progressivement des sites où on recherche le pérenne, le durable. Cette évolution a été soulignée par Jean-Bernard Castet à travers les expositions de Séville 1992, Lisbonne 1998 et Saragosse 2008, soulignant l'émergence de la notion de durabilité à Saragosse qui n'existait pas à Séville.⁵²

Au delà de l'exposition temporaire permise par le grand événement, un des enjeux les plus forts est la capitalisation sur ce grand événement : faire en sorte que l'extraordinaire temporel s'accompagne d'un extraordinaire spatial, et qu'à l'issue de l'événement, que cet extraordinaire spatial trouve son intégration dans l'ordinaire urbain. Si on aménage le temps pour aménager l'espace (c'est le principe de la politique des grands équipements), on doit se demander si les aménagements doivent garder la marque de l'événement.

Le grand événement apparaît comme une manière de marquer l'historicité⁵³ de la ville. D'acter un point de repère, une date forte pour créer l'histoire commune. Une réalisation architecturale iconique est donc aussi une manière de graver dans l'histoire urbaine cette date, de matérialiser dans le temps l'événement. L'idée de capitaliser a deux objectifs qui peuvent sembler contradictoire : d'un côté, il y a la volonté de marquer le temps, de dire que l'événement a été un moment particulier de l'histoire, et donc une période temporelle qui a

49 VIARD Jean, *Marseille, le réveil violent d'une ville impossible*, 2014, éd. De l'Aube

50 *Marseille Provence 2013 : analyse des grands événements en espace public*, étude de l'AgAM, voir par exemple une analyse de fréquentation page 60

51 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010

52 CASTET Jean-Bernard, *Les sites des expositions de Séville, Lisbonne et Saragosse : de l'éphémère au durable ?*, in *Villes portuaires, Horizons 2020 : Les nouveaux enjeux du développement*, Revue Méditerranée n°111, second semestre 2008

53 Le concept est emprunté à HARTOG François, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, 2002, éd. Le Seuil. Hartog considère le régime d'historicité comme la manière qu'a une société de se représenter le passé, le présent et le futur, et d'en agir en conséquence, notamment par présentisme qui est un rapport mémoriel au passé.

un début, et une fin. De l'autre, il y a la volonté de dire que cet événement est un point de départ, et que l'après-événement ne doit pas être un retour à l'ordinaire mais une continuité. C'est l'idée de la fête continue.

Il semble que l'intégration de l'événement comme moment important de l'histoire de la ville soit liée à la capacité de produire ces marqueurs temporels que sont les architectures de l'extraordinaire et leur capacité d'intégration dans le tissu urbain. Cette intégration n'est pas toujours facile : aujourd'hui des architectures de l'extraordinaire du mouvement moderne sont parfois considérées comme des « verrues », et la politique générale est plutôt de chercher à effacer ces moments d'histoire urbaine. Il est encore trop tôt, par rapport à MP2013, pour juger de l'intégration ou non des infrastructures culturelles mais leur succès semble d'ores et déjà se confirmer et leur localisation et la manière de relier l'ancien et le nouveau font du J4 un des nouveaux symboles de Marseille, qui devrait par ailleurs être renforcé par d'autres projets sur la façade littorale nord.

Au delà de l'intégration des équipements, la capitalisation est aussi recherchée par la volonté de continuer une dynamique culturelle et de profiter de la mise en lumière de l'événement pour s'affirmer comme une ville culturelle, ou pour capter d'autres événements. Lille, après son année de Capitale Européenne de la Culture, a mis en place une structure, Lille 3000, pour "*poursuivre et approfondir le dynamisme de Lille 2004*"⁵⁴. C'est une manière de revivre chaque année une année festive, d'établir l'image d'une ville en fête continue, où l'extraordinaire est tout le temps, partout. Marseille n'a, pour l'instant, pas de structure équivalente. La capitalisation s'exprime par la volonté de capter d'autres grands événements plutôt que de valoriser l'année capitale 2013. On peut citer le Forum Mondial de l'Eau, accueilli en 2012, ou encore la candidature pour devenir « Capitale Européenne du Sport 2017 », candidature encore en cours. Les différentes photos en fond du site officiel de candidature⁵⁵ montrent des sportifs sur fond de culture : des skippers devant le palais Longchamps, une partie de tennis au milieu des vestiges antiques ... comme si désormais, l'aspect culturel de la ville n'était plus à démontrer et que la ville voulait maintenant s'affirmer comme une ville culturelle qui se tourne aussi vers le sport.



Site internet de la candidature de Marseille à la capitale européenne du sport 2017

L'acte de candidature nous informe que le but de Marseille 2017 est de « *poursuivre le positionnement de Marseille-Provence au-delà de 2013 en affirmant sa capacité à accueillir de grands événements internationaux* ». Il semble qu'il y ait une incompréhension entre la candidature et le but du label de capitale européenne du sport : la candidature s'affirme comme un grand événement international en lien avec l'accueil de l'Euro 2016, alors que le label est plutôt destiné à renforcer l'offre sportive locale, pour les habitants, la dimension du sport spectacle étant non prioritaire. Il sera donc intéressant d'observer le développement hybride de cette candidature, entre levier à destination des habitants et grand événement pour l'image internationale.

54 <http://www.lille3000.eu/lille3000/fr/presentation>

55 <http://www.mpsport2017.com/>

On lit encore, sur le même acte de candidature, que le but est de « *fédérer autour d'une dynamique collective* », et de mobiliser le monde sportif, institutionnel, économique et éducatif dans une démarche de cohésion. On touche peut-être là une dimension forte du grand événement dans le contexte marseillais : faire territoire, affirmer une métropole.

Une diffusion de la rénovation, un « accélérateur de métropole » ?

L'idée est répandue que l'événement, tout comme le projet urbain local, peut avoir des conséquences à une échelle plus large, on en a parlé sous le nom d' « effet Guggenheim ».

Euroméditerranée, malgré un périmètre important (480 hectares), ne représente qu'une partie relative de la ville (24 000 hectares). De plus, les événements organisés, malgré une intensité très forte, s'inscrivent dans un périmètre là aussi assez réduit. Pour autant, on entend dans le discours des décideurs l'idée des conséquences métropolitaines de ces actions localisées. L'ouvrage de Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois a d'ailleurs un titre sans équivoque : « *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole* »⁵⁶.

L'événement et le projet urbain sont donc tous deux des outils de légitimation et de prise de conscience du territoire.

Ce territoire est celui d'une métropole éclatée, d'aires urbaines où l'influence de chaque pôle est difficile à délimiter. Le géographe Bernard Morel⁵⁷ décrit ce territoire de quatre millions d'habitants, entre Montpellier et Toulon, où s'inscrit un réseau de villes de plus de 100 000 habitants, entourées d'un maillage de villes de plus de 50 000 habitants. Sur ce grand territoire, différentes logiques sont à l'œuvre : littoralisation, métropolisation ... métropolisation qui se fait sans métropole, pour Morel : Marseille représentait 70 % du département des Bouches-du-Rhône en 1920 contre 43 % en 2000. Les villes sont concurrentes, et la métropolisation se fait plus dans les petites villes que dans les grands pôles.

Qui plus est, la concurrence entre ces pôles est accrue par les conflits politiques et l'incapacité de ces villes à travailler ensemble. La métropole est désolidarisée. Le desserrement du port prévu par l'OREAM a aussi entraîné une remise en cause de la suprématie de sa ville-mère. Des pôles de développement concurrentiels se sont établis dans d'autres villes. Aujourd'hui l'aire urbaine est divisée en cinq grands pôles plus ou moins indépendants : Marseille, le Pays d'Aix, Fos-Martigues, Aubagne-Gémenos, et l'Est de l'étang de Berre. Euroméditerranée a été à son lancement l'objet d'un conflit entre l'État associé à Marseille et Aix, qui voulait que l'Opération d'Intérêt National soit sur le pôle de l'Arbois et non à Marseille.

Face à ce constat de l'éclatement métropolitain, l'événement et le projet Euroméditerranée ont une fonction de légitimation. MP2013 veut légitimer l'idée de métropole, et Euroméditerranée veut légitimer la position de Marseille à l'international, sur la scène de l'Europe du Sud, pour lui permettre ensuite de s'affirmer à l'échelle locale. Euroméditerranée, au moment de sa création, mise essentiellement sur un développement exogène, en tentant de capter des entreprises extérieures au territoire régional afin de diversifier les activités, historiquement uniquement liées au statut maritime⁵⁸.

Le label Capitale Européenne de la Culture se voulait un label territorial⁵⁹ : c'est bien "MP2013" et non « M2013 » : la Provence est aussi intégrée à la réflexion : Aix, Arles, Martigues ... le périmètre de l'événement est très large : Toulon y était même associée avant de se retirer. L'année capitale a permis pour la

56 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, 2010, Éditions Parenthèses, collection La Ville en train de se faire

57 MOREL Bernard, *Marseille : naissance d'une métropole*, Paris, L'Harmattan 1999

58 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010

59 GRÉSILLON Boris et VIARD Jean (Préfacier), *Un enjeu "capitale" : Marseille-Provence 2013*, Paris, Éditions de l'Aube, 2011, Collection Monde en cours

première fois d'associer des communes en conflit pour un projet commun. Il faut dire aussi qu'un an avant les élections, personne n'avait intérêt à ne pas s'associer au risque de laisser la couverture à l'autre. Néanmoins cette association définit un périmètre, et engage une démarche. C'est la première forme de coopération à cette échelle, suivie récemment par les travaux sur la fusion des universités. Pour Bernard Grésillon, cette entente était aussi nécessaire, Marseille seule ne disposant pas d'un rayonnement culturel assez important pour gagner. Maryse Joissains, maire d'Aix, aura même le loisir de déclarer qu'Aix aurait pu être capitale européenne de la culture sans Marseille ...

Pour autant, si MP2013 se veut d'envergure territoriale, l'étude de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise sur l'impact des grands événements de MP2013⁶⁰ montre que les grandes manifestations sur le Vieux-Port ont été essentiellement locales : par exemple, sur les 420 000 participants à la manifestation « *Le Vieux-Port entre feux et flammes* », 83% des participants habitaient Marseille, et parmi les 17% restants 95% habitaient dans le territoire métropolitain. *In fine*, les personnes venant de l'extérieur ne représentaient donc qu'1 % des participants.

1.3 Montrer : l'esthétisation de la ville

Patrimonialiser l'ordinaire portuaire : la déchéance du fonctionnalisme au profit d'une esthétique photogénique

Le processus de prise de conscience de la valeur patrimoniale d'un objet et de son historicité est liée à la dissociation entre l'objet compris en tant que fonction, et l'objet compris en tant que matière : pour une infrastructure routière quelconque par exemple ; la fonction (déplacement, franchissement ...) et la forme par laquelle se matérialise cette fonction ne font qu'un. Quand, par les évolutions techniques ou sociétales, la fonction peut s'acquitter de sa matérialisation ancienne, le regard de la société sur cette dernière évolue et conduit à la prise de distance par rapport aux significations de l'objet. L'objet fonctionnel portuaire, dénué de sa fonction, connaît un processus de patrimonialisation. On abordera la notion de patrimonialisation dans la troisième partie, sur les écologies, où on interrogera cette notion selon une approche historiciste.

Ici, on peut souligner que la patrimonialisation passe par une esthétisation de l'ordinaire portuaire⁶¹. Les objets de l'ordinaire portuaire sont notamment mis en lumière : les grues, les silos, les hangars ...

On peut y voir une volonté d'assumer un passé. On pourrait à l'inverse critiquer une extension du domaine de la mercatique urbaine aux objets fonctionnels, donc inesthétiques par nature. Pourquoi chercher à esthétiser un objet qui n'est pas esthétique par nature ?

De plus, l'esthétisation de l'objet fonctionnel revient à dénier cet objet de sa fonction, et donc d'affirmer en clair que l'image de la grue est plus importante que la grue elle-même : c'est une accréditation du découplage ville-port. La prise de conscience de la beauté de la grue ou du silo peut être vue comme une forme d'extension du marketing au banal; ainsi qu'une forme de narcissisme urbain, où l'on cherche à magnifier, illuminer la ville : on rejoint là l'idée de la vitrine.

60 *Marseille Provence 2013 : analyse des grands événements en espace public*, étude de l'AgAM, avril 2014.

61 GRAVARI-BARBAS Maria, *Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique*, Norois n°178, 1998



Grues illuminées, digue du large (photo marseilleforum.com)

On peut dire d'une certaine manière qu'on a constitué un front de mer *ludifié de second degré*.

Par "*ludifié*", on entend que les usages ludiques et récréatifs sont dominants et remplacent les usages de l'ordinaire portuaire ancien qui, s'ils s'accompagnaient comme on l'a évoqué en première partie d'usages récréatifs, étaient avant tout fonctionnels.

Par "*second degré*", on entend la prise de distance à l'égard du fonctionnalisme initial de ce front de mer et de l'identité portuaire, sur lequel les aménagements récents portent un regard bienveillant, voire amusé, sur les anciennes réalités portuaires, son exotisme en quelque sorte.

De l'image de la ville à la vitrine

La notion d'image de la ville a connu une évolution sémantique : dans les années 70, elle désignait les représentations mentales et symboliques des lieux, par les habitants. Dans les années 80, dans un contexte de développement du marketing territorial, elle devient la représentation, l'image de marque de la ville.

L'idée même de la vitrine pose un certain nombre de questions. Deux images composent le concept de vitrine : la vitrine, c'est soit un meuble où l'on expose ses plus beaux bibelots, soit une devanture de magasin où l'on veut vendre, attirer l'acheteur potentiel.

Ces deux idées se retrouvent dans la logique du waterfront : c'est le lieu où l'on expose les objets architecturaux dessinés par les starchitectes, tout en étant un lieu capable de prouver par la forme urbaine une puissance commerciale et économique destinées à capter l'investissement. Deux conséquences découlent de ces images de la vitrine :

Premièrement, l'idée d'une chose visuelle, qui ne se touche pas. Baudrillard décrit ainsi le principe de la vitrine⁶² : « *Emballage, fenêtre, ou paroi, le verre fonde une transparence sans transition : on voit, mais on ne peut toucher. La communication est universelle et abstraite. Une vitrine, c'est féerie et frustration mais aussi information qui est la stratégie même de la publicité.* » Dans la dimension urbaine, cela pose une vraie question: quelle place pour les usages, quelle place pour l'inattendu, dans un quartier dont l'apparence doit

62 BAUDRILLARD Jean, *Le Système des objets*, 1968

être figée, alors même que l'inattendu peut être vu comme une qualité urbaine ? De plus, qui a la légitimité de dire ce que doit être ou ne pas être la vitrine ?

Deuxièmement, l'idée d'un rapport mercatique entre l'observateur et la matière exposée. La vitrine, c'est une logique de marchandisage visuelle : ce terme désigne en mercatique l'organisation et l'agencement des produits en rayon afin de favoriser les ventes. La métaphore là encore doit être re-transposée au domaine urbain : qui est l'étalagiste ? Quel est le produit et son message ? Qui sont les acheteurs potentiels ? A l'inverse, quel est le rôle des habitants par rapport à cette vitrine ?

La vitrine pose donc, d'une certaine manière, une vision mercantiliste et narcissique de la ville, relative aux deux métaphores que sont la vitrine comme meuble et la vitrine comme devanture : la vitrine urbaine, c'est le lieu où on offre le meilleur de la ville et où on est fier d'exposer ses beaux objets, et c'est le lieu qui invite l'investisseur ou le touriste à venir consommer la ville dans une logique de marketing urbain.

Cela dit, on peut souligner que ces deux types de vitrines peuvent apparaître contradictoires. On peut considérer la vitrine mercantiliste comme les quartiers de bureaux d'Arenc (CMA-CGM), et la vitrine narcissique comme le J4. Les publics visés ne sont pas les mêmes. Le touriste, étranger peut-être, qui vient à Marseille sera en quête de la vitrine narcissique éventuellement, de vieilles pierres surtout (en ça, l'alliance du MuCEM et du Fort Saint-Jean est une conciliation réussie), mais ne sera certainement pas attiré ni impressionné par la vitrine économique du quartier de tours qui reste sans commune mesure avec les quartiers de gratte-ciels des pays où cette forme est plus intégrée dans la culture urbaine : Amériques, Asie ... A l'inverse, un potentiel investisseur économique ne va pas nécessairement fonder son jugement sur la dimension culturelle de la vitrine : conscient de ces deux logiques, l'EPAEM diffuse sa vitrine grâce à deux sites internet : un site destinés aux potentiels investisseurs⁶³, qui met en valeur les chiffres de l'investissement public, le faible coût de l'immobilier ou encore les avantages fiscaux du « *seul quartier d'affaire de centre ville offrant la maximisation des aides disponibles en France* », et un site internet grand public⁶⁴ proposant une approche moins orientée, sans être nécessairement dirigée vers un public de potentiels touristes.

Une vitrine qu'on ne voit pas ?

La vitrine a une dimension symbolique mais trouve néanmoins son existence à travers le regard, c'est un objet visuel. Or pour cela il faut un point de vue : un magasin n'installe pas sa devanture sur sa façade d'arrière cour. De fait, dans le cas de la vitrine marseillaise, il faut se demander pour quel point de vue la vitrine est actuellement dessinée.

La volonté d'établir une skyline littorale montre qu'on a la volonté d'établir l'image du panorama urbain comme image de marque du renouveau urbain.

Et, si l'on s'en fie à la fois aux brochures de communications d'Euroméditerranée et aux discours, cette vitrine est faite pour être vue de la mer.

On peut rappeler à toutes fins utiles le texte de l'EPAEM sur ses grands architectes et sa skyline : "*Les tours joueront la complémentarité avec Notre-Dame de la Garde et la cathédrale de La Major, changeant le panorama de la ville vue depuis la mer.*"⁶⁵

63 <http://www.euromediterranee-pro.fr/>

64 <http://www.euromediterranee.fr/>

65 <http://www.euromediterranee.fr/themes/architecture/une-ville-nouvelle-aux-allures-modernes.html>



La skyline en projet, EPAEM

A qui s'adresse-t-on, donc ? Qui peut réellement voir la skyline telle qu'elle est dessinée ? Les voyageurs, de passage, pour l'essentiel. Il apparaît donc que la vitrine est destinée à être vue par l'extérieur. On est bien là dans l'idée de la vitrine au sens mercatique. En effet, la ville n'offre peu de points de vue sur cette vitrine ; on en reparlera plus tard à propos de la digue du large. Mais, finalement, l'idée de vitrine a aussi une dimension symbolique et identitaire, qui peut s'émanciper d'un point de vue visuel : au regard de beaucoup, Euroméditerranée se matérialise plus par le J4, qui n'a pas été pensé pour être vu depuis la mer mais vécu depuis la terre, notamment avec le parcours piéton du MuCEM au Panier.

Quoi qu'il en soit, ce vitrine littorale est sensée représenter le renouveau de la ville : il nous incombe maintenant de réfléchir aux liens entre cette vitrine et la ville qu'elle est sensée représenter ?

2. Intégration, porosité, concurrence, exclusion ? Les liens entre le waterfront et l'arrière-ville

Par "arrière-ville", on entend ici l'ensemble de la ville située derrière la vitrine littorale, en allusion à l'expression d'"arrière-pays", et donc aussi, de manière générale, la ville dans sa globalité et son immatérialité : l'image de la ville.

2.1 L'échelle de la forme urbaine : l'objet extraordinaire contre les tissus ordinaires

La recherche de porosité face à l'imperméabilité toujours forte des contraintes portuaires

Le port est un objet imperméable. Pourtant, l'étymologie nous apprend que *port* et *porosité* ont la même racine, les latins *portus* et *porus*, par ailleurs apparentés à la racine *per* de la *perméabilité*, étant issus du grec ancien *πόρος*, passage vers la mer. Par nature, le port devrait être un lieu de porosité.

Le renouvellement des quartiers d'arrière port n'ont pas nécessairement d'impact sur le port en lui-même. De fait, il n'est pas nécessaire de chercher à perméabiliser le rapport ville-port. Les contraintes portuaires étaient à l'origine de l'imperméabilité de la relation ville-port. Si Euroméditerranée concerne principalement des terrains qui ont, à l'exception du J4, toujours été hors de la propriété du GPMM, ce dernier ayant toujours le pouvoir toute la façade portuaire.

Seul le môle du J4 a été cédé à la ville et a permis de retrouver le littoral à cet endroit. Ailleurs, la question

de l'imperméabilité se pose toujours. On soulignera que la destruction de passerelles dans le territoire du port, à la demande de MPM, améliore éventuellement une porosité visuelle.

Le centre commercial des Terrasses du Port peut être vu comme un modèle de conciliation des contraintes portuaires avec les enjeux urbains. Cette conciliation n'est pas horizontale mais verticale. En effet, le bâtiment associe, en rez-de-chaussée, les usages portuaires, et en étages et en terrasse les usages urbains et commerciaux, et surtout une exposition, via la terrasse, de l'ordinaire portuaire qui devient un spectacle, une vision du mouvement des bateaux qui trouve sa qualité dans son aspect visuel sans considération fonctionnelle nécessaire.

On parle ainsi souvent d'un conflit ville-port, que l'on s'est permis de faire remonter aux caractères antiques de la ville : sédentarité et nomadisme. Ici, la forme urbaine permet la réconciliation non par le plan mais par la coupe. La ville s'adapte aux contraintes portuaires en s'élevant au dessus du port. C'est ici un modèle peut-être reproductible de conciliation où la ville met en valeur le port : la terrasse est un lieu d'observation privilégié de l'activité portuaire. Et en même temps elle se met en valeur pour les usagers du port, en offrant aux voyageurs une intensité urbaine plus proche.

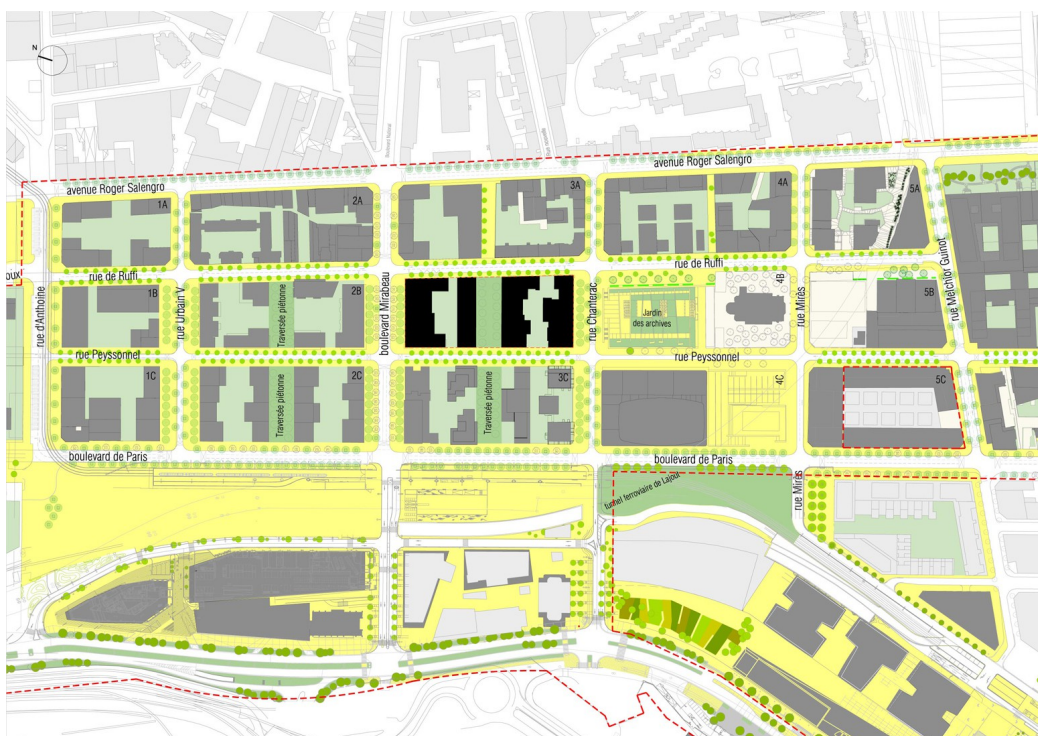


L'exposition de l'ordinaire portuaire depuis les Terrasses du Port

La porosité port-ville n'est donc, à l'exception de la solution verticale, pas à l'ordre du jour. En revanche, la porosité des nouveaux quartiers en bordure du port et des quartiers de l'arrière-ville mérite une réflexion.

Un respect de la trame et des symboles existants

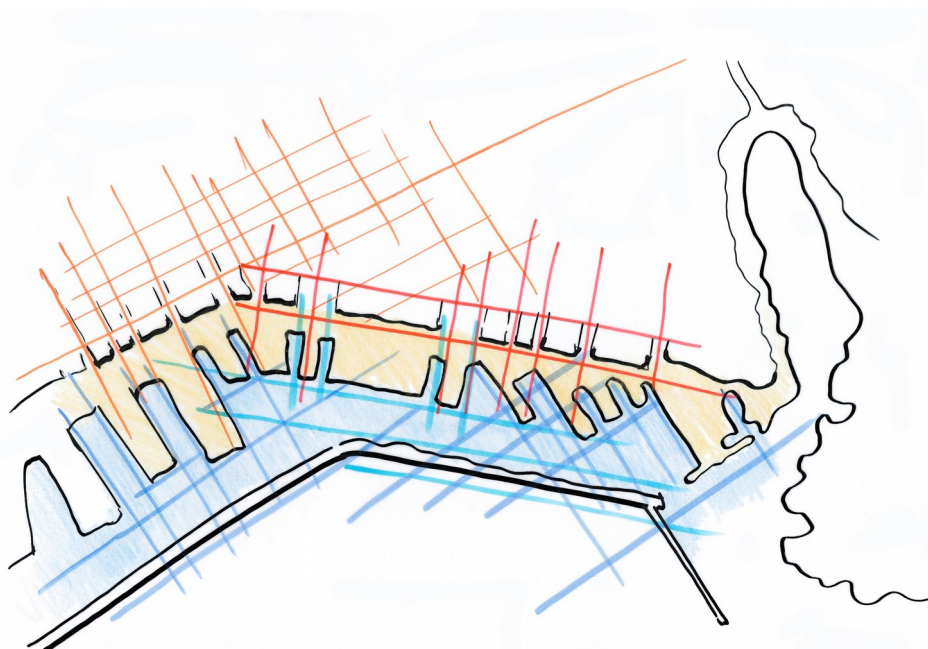
La trame urbaine ancienne, celle issue du lotissement Mirès, est respectée. Les projets d'Euroméditerranée s'inscrivent dans cette trame ancienne et la marquent, voire la prolongent et l'affirment : c'est le cas de l'opération du Parc Habité d'Arenc, sur la ZAC Cité de la Méditerranée.



Plan masse du Parc habité d'Arenc, Ateliers Yves Lion

La trame urbaine est respectée même si la forme urbaine emprunte à l'îlot ouvert alors que la typologie ancienne était l'îlot fermé. Aux dires de l'architecte du plan masse, Yves Lion, « *il ne s'agit pas de déconstruire mais plutôt de faire évoluer l'ensemble des grands îlots réguliers de la trame Mirès* ».

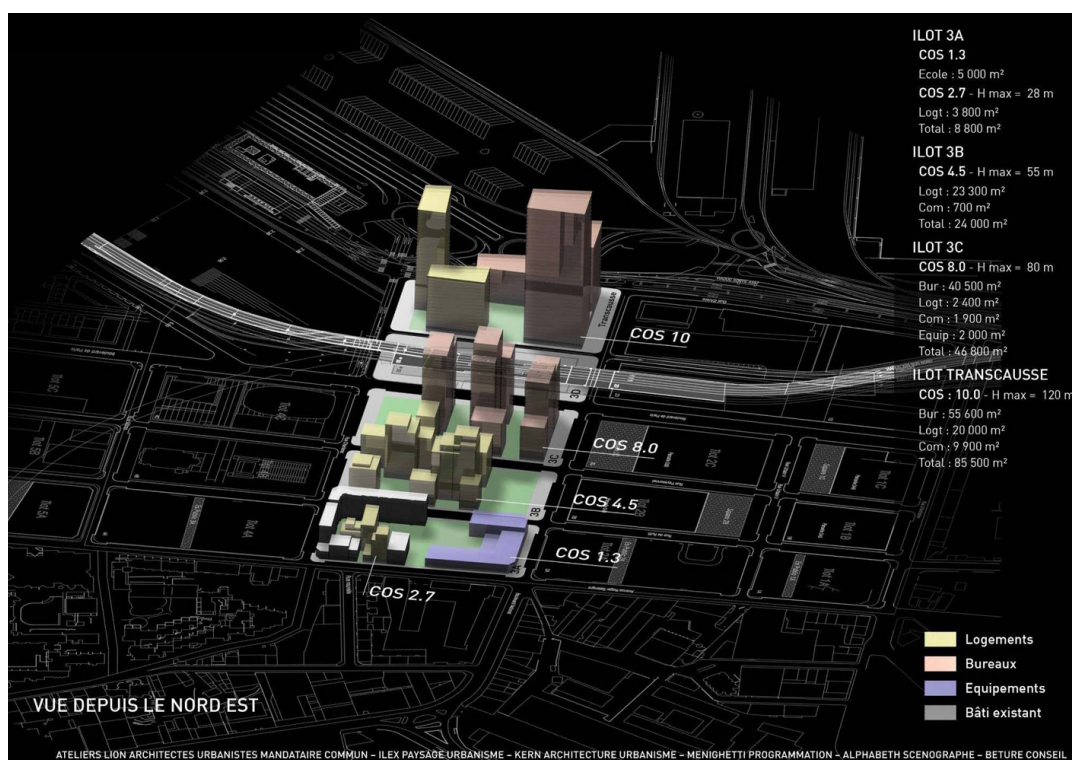
Non seulement la réflexion urbaine actuelle s'inscrit dans le respect de cette trame, mais elle essaye de réconcilier la trame urbaine avec la trame portuaire. L'étude urbaine réalisée à Tangram⁶⁶ pour le concours pour le secteur de la Grande Joliette réfléchit à l'intermédiaire, entre ces deux trames aux logiques opposées.



Document de travail, schéma Renzo Piano, concours Grande Joliette, 2013

⁶⁶ Groupement Renzo Piano Building Workshop mandataire, Tangram-Architectes, Bureau Olivier Caro, Transitec Ingénieurs conseils, SLETEC Ingénierie, AIA Ingénierie, Tribu

On peut donc dire que d'un point de vue morphologique, si le J4 est le lieu de l'extraordinaire, le reste du waterfront propose plutôt une continuation de la trame, même si la forme architecturale est contemporaine.



Entre extraordinaires sur le front de port, et ordinaires vers l'arrière-ville, les densités du Parc Habité (Ateliers Lion Architectes)

La volonté de faire un quartier de tours destiné à devenir un emblème "comme Manhattan à New-York"⁶⁷ pose question, notamment sur l'identité et sur le rapport aux emblèmes existants. Sur ce point il est intéressant de voir que la volonté de construire haut est tempérée par un respect des symboles urbains : le projet de tour de la CMA-CGM a été "raboté" pour ne pas dépasser le parvis de Notre Dame de la Garde...

Par ailleurs, le MuCEM exprime un certain équilibre par rapport au fort Saint-Jean, avec une architecture sobre qui ne cherche pas à concurrencer l'existant. Mais le rapport au temps et au patrimoine matériel est complexes. Des bâtiments anciens marquants et porteurs d'identité sont conservés, et on peut même dire que le patrimoine oublié est révélé, que ce soit au fort Saint-Jean, aux Voûtes de la Major. En revanche, il ne semble pas y avoir de politique globale à l'égard de nombreux éléments patrimoniaux, comme l'église Saint-Martin d'Arenc, qui tombe en ruine, au cœur pourtant du Parc Habité d'Arenc. Les nombreux vestiges archéologiques mis à jour, pourtant porteurs d'un potentiel de valorisation énorme, sont considérés comme des freins à la construction. D'ailleurs, il y a un certain manque de communication concernant l'excavation de ces vestiges et les fouilles archéologiques. La construction du Centre Bourse en 1967 avait mis à jour le port antique et de nombreux vestiges romains. Le projet s'était donc adapté et avait voulu valoriser ces vestiges en créant le Jardin des Vestiges et le Musée d'Histoire de Marseille. Sur Euromed, on ne peut certes pas s'attendre à ce que tout soit gardé, mais on peut regretter que rien ne le soit. L'excavation, en 2007 boulevard Nédelec, des « restes de l'un des premiers villages connu du monde méditerranéen » avec des vestiges néolithique de 8500 ans⁶⁸, n'a pas fait grand bruit et n'a pas empêché les vestiges, après le passage des archéologues, d'être noyées dans le projet immobilier. Ce qui pose question quand on voit que les fouilles

67 EPAEM

68 INRAP, fouilles du Boulevard Nédelec, 2007, fiche sur <http://www.inrap.fr/atlas/Marseille/sites/2874/Boulevard-Nedelec>

sont financées par les promoteurs⁶⁹. Marseille, malgré une histoire pluri-millénaire, a gardé moins de trace de son passé que les autres villes antiques de la région, en détruisant toujours les traces du passé, en refaisant la ville sur la ville. On peut poser ici la question du bien fondé de la continuité de cette logique.

Il apparaît donc que le projet est rigide, qu'il ne peut pas s'accommoder de l'imprévu de la découverte archéologique.

Cette rigidité s'accompagne, comme on a commencé à le souligner en introduction, d'un vocabulaire intéressant : on remarque que les termes employés sont issus du registre militaire et qu'ils diffusent plutôt l'idée d'une opposition plus que d'une conciliation. On a, avant tout, une *stratégie* globale, celle de la *reconquête* d'un territoire perdu, celui de la friche portuaire. On parle par ailleurs de *recuperación* en Espagne, de *requalification*, comme si les sites étaient dénués de qualités.

On veut créer un *front* de mer. Le mot est intéressant : c'est, on l'a vu, l'idée de la façade, de la vitrine. Mais c'est aussi un terme militaire : on *fait front*. En cela, la skyline est une façon de marquer le territoire retrouvé. Le front, c'est aussi la frontière de la ville. L'idée de *front de mer* reprend donc les deux sens : c'est la bordure de l'eau, mais quand cette bordure devient verticale, alors on est dans l'idée de faire front, de proposer un affrontement, de montrer qu'on prend part à la guerre pacifique de la concurrence des villes.

On voit bien que comment les termes que l'on emploie peuvent conditionner l'imaginaire des politiques et donc les projets urbains et donc la forme urbaine : on peut se poser la question du bien fondé de faire front vers la mer et non pas vers les centralités existantes.

2.2 L'échelle de la ville : les rapports complexes entre les différentes centralités

Un acte fort contre les dynamiques urbaines naturelles

Comme on l'a vu en première partie, si la ville a été fondée sur la rive Nord du Vieux-Port, depuis l'agrandissement de 1666 la tendance naturelle veut que la ville croisse vers le Sud.

Le lotissement Mirès et la rue Impériale ont été des outils pensés, chacun selon des moyens différents, pour compenser cette tendance, sans réussite. Le développement des industries et du port dans le Nord de la ville ont contribué à accélérer cette tendance et à créer le déséquilibre social Nord-Sud actuel, qui mérite toutefois quelques nuances : la vallée de l'Huveaune industrielle est pauvre, et il existe des poches de pauvreté dans le sud et inversement.

Aujourd'hui, on assiste à des phénomènes de paupérisation importants dans l'hypercentre marseillais. Pour contrer cette paupérisation, la méthode est toujours la même : une réalisation choc, une impulsion, pour en espérer une diffusion de la dynamique. C'est le cas de l'hôtel 4 étoiles Feuillants-Canebière, dont la maîtrise d'œuvre a été confiée à Tangram Architectes, implanté au milieu du quartier populaire de Noailles.⁷⁰

Quoi qu'il en soit, la question du rapport entre les nouvelles centralités du front de mer et le centre se pose, d'autant plus dans une ville polycentrique. D'aucuns voient en Euroméditerranée un déplacement du centre vers le Nord⁷¹. Pour les protagonistes du projet, c'est au contraire un agrandissement du centre. Il sera intéressant de voir, dans les années à venir, si l'hypercentre traditionnel souffre de la concurrence

69 DEFAWE Philippe, *Des vestiges architecturaux de 8500 ans mis au jour sur un chantier d'Euroméditerranée à Marseille*, article du 15 février 2007, Le Moniteur

70 ARTAUD Violette, *Un hôtel de luxe aux portes de Noailles*, Marsactu, 30 janvier 2013

71 PACAUD Florence, *Euroméditerranée, le nouveau centre de Marseille ?*, France Culture, 15 janvier 2012

d'Euroméditerranée, ou bien si les deux se renforcent. Dans ce cas, c'est aussi le lien matériel entre ces deux centres qui est à trouver.

La rue de la République a été rénovée dans l'idée de relier l'hypercentre traditionnel à la centralité naissante de la Joliette, notamment dans une logique commerciale : la rue de la République permet de relier les pôles commerciaux du centre (rue Saint Ferréol, Centre-Bourse) aux pôles commerciaux nouveaux de la façade littorale (Terrasses du Port, Docks, Voûtes de la Major), et donc de créer un parcours commercial.

Une bulle concurrente ?

Le concept de *bulle touristique* a été développé par des sociologues anglais⁷², à l'origine pour parler des enclaves touristiques hyper-sécurisées dans des pays considérés comme plutôt dangereux (Cuba...), avant d'être mobilisé dans le domaine de l'urbanisme. Maria Gravari-Barbas a notamment réfléchi sur la pertinence de la notion dans les villes européennes. Par *bulle touristique* on entend ici l'idée d'un quartier monofonctionnel, exclusivement touristique, et séparé de l'ordinaire urbain, à l'image des *Festival Market Places* américains.

Beaucoup de renouvellement portuaires ont contribué à façonner des bulles touristiques indépendantes et en concurrence avec le centre préexistants. C'est le cas à la Nouvelle Orléans⁷³ où le centre de gravité urbain a glissé vers le front de rivière, entraînant des difficultés dans le centre préexistant. Peggy Hellequin détaille cinq phases dans la mise en concurrence du nouveau port avec le centre ancien, qui se retrouvent à La Havane, San Juan de Puerto Rico et La Nouvelle Orléans :

- Phase 1 : le port et le centre historique fonctionnent traditionnellement. Le centre historique conserve toutes les fonctions de centralité
- Phase 2 : dégradation rapide du centre qui est abandonné par la bourgeoisie, accentuée par une activité portuaire de plus en plus polluante
- Phase 3 : les premiers mouvements préservationnistes apparaissent. Le centre commence à être réhabilité, au contraire le port devenu obsolète est progressivement abandonné.
- Phase 4 : des opérations de réhabilitations sont menées conjointement sur le centre et sur le front d'eau, avec le choix du tourisme comme moteur de l'activité économique locale
- Phase 5 : revitalisés sur la même fonction, les deux espaces apparaissent en concurrence, les franges des espaces historiques sont lentement abandonnées et le centre de gravité de l'activité économique glisse vers le front d'eau.

Le choix d'une monofonctionnalité économique, en l'occurrence le tourisme, risque donc d'accentuer la concurrence, qui plus est en l'absence de plan directeur.

Des réflexions similaires ont été posées au sujet des Docklands londoniens, perçus comme un dédoublement et une concurrence envers la City⁷⁴. Concernant ce dernier exemple, l'auteur expose une rivalité nuisible à court terme mais bénéfique, sur le long terme, pour Londres dans son ensemble. A Marseille, il est possible que le waterfront du sud de la Cité de la Méditerranée, monofonctionnel, puisse devenir dans les années à

72 URRY John, *The tourist gaze : leisure and travel in contemporary societies*, 1990, éd. Sage, Londres, et JUDD Denis R., FAINSTEIN Suzanne, *The tourist city*

73 HELLEQUIN Peggy, *Centres historiques et fronts d'eau : une évolution concurrentielle. Les cas de La Havane, San Juan de Puerto Rico et La Nouvelle Orléans*, in CHALINE Claude (dir.), *Ces ports qui créent des villes*, éd. L'Harmattan, 1994, Collection Maritimes

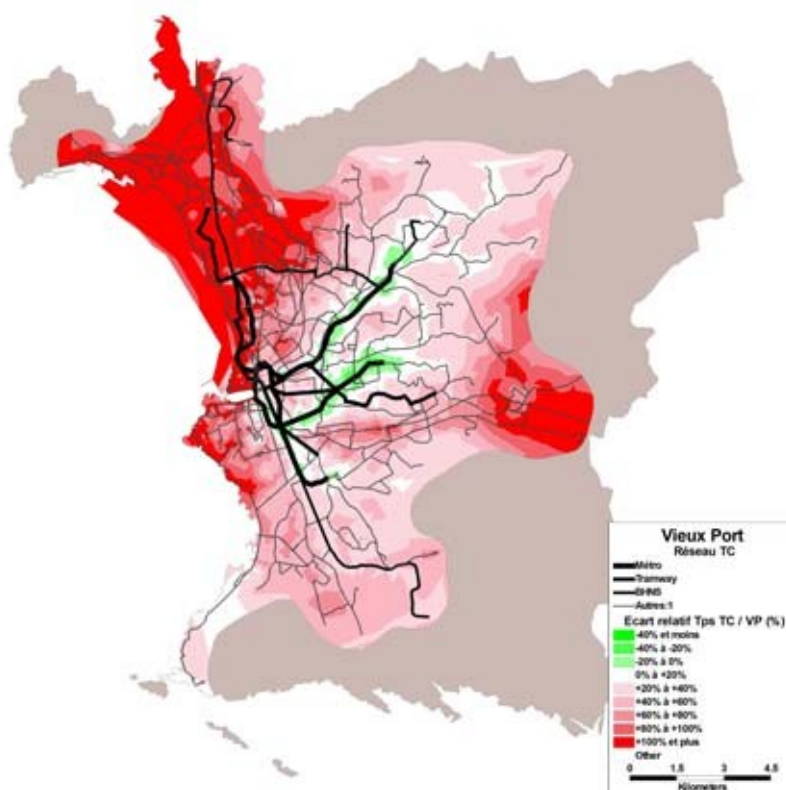
74 CHALINE, 1994

venir une bulle exclusivement ludique. En revanche, il ne semble pas que le risque de concurrence avec le centre soit important, l'hypercentre actuel et l'arrière-ville étant mixte alors que ce nouveau front de mer est spécifiquement tourné vers les activités touristiques et culturelles.

Le waterfront et l'accessibilité TC

La vitrine littoral semble parfois autonome, déconnectée de son environnement. Cette déconnexion transparaît dans les différents PDU et documents de planification qu'a connu Marseille au cours des dernières décennies. Les réseaux de transport en commun lourds ont connu un développement et une extension préférentiellement du centre vers l'Est. A l'inverse, le port, par ses nécessités fonctionnelles, a vu son développement allié au rail (fret) puis aux accès rapides et directs, pour les camions, aux autoroutes. L'intégration urbaine des espaces reconquis sur le port est donc avant tout l'intégration dans un système urbain plus général d'espaces qui fonctionnaient selon un système extra-urbain, et qui avait besoin d'infrastructures de transport rapides permettant d'aller loin. Le développement ancien des quartiers portuaires n'a pas été "transit oriented" selon une logique urbaine, mais selon une logique fonctionnelle.

Se pose donc la question de l'accessibilité locale de ces espaces et notamment par les transports en commun. Si le waterfront est amené à devenir un lieu d'accueil privilégié des touristes toujours plus nombreux, qui s'ajoutent aux déplacements domicile travail des locaux, un grand nombre de déplacements le long du front de mer et entre le front de mer et le centre-ville sont à prévoir.



La carte ci-dessus⁷⁵ montre l'écart relatif entre le temps de parcours en transport en commun et le temps de parcours en voiture pour un trajet jusqu'au Vieux-Port, avec, en vert, les zones depuis lesquelles il est plus rapide de prendre les transports en commun. En blanc, les zones où l'écart TC-VP est insignifiant. En rouge,

⁷⁵ Étude préparatoire au Schéma Directeur des TCSP, PDU MPM

les zones depuis lesquelles il est plus rapide de prendre la voiture.

On voit donc bien que, d'une part, sur l'ensemble de la commune, le réseau TC n'est pas forcément concurrentiel à l'automobile (même si on regarde seulement le temps de parcours et pas le stationnement), mais l'absence de TC performant est surtout perceptible sur toute la frange nord du littoral, même à proximité immédiate de l'hypercentre, ce qui démontre une faiblesse en terme de transport en commun lourds. Les différents plans d'urbanisme et plans de déplacements ont pendant très longtemps ignoré la façade littorale, on en voit le résultat sur la carte précédente.

C'est pour cela que la Ville de Marseille a lancé une étude de faisabilité⁷⁶ d'un transport en commun permettant de relier le chapelet de sites ponctuant le littoral réaménagé, entre le J4 et Arenc, et le site touristique le plus visité de la ville, la basilique Notre Dame de la Garde, donc les accès difficiles saturant régulièrement face à l'afflux touristique. Face aux contraintes nombreuses (urbanisation dense, obstacles et notamment le Vieux-Port, coûts), la commande incite à réfléchir à l'implantation d'un transport par câble.

Le cœur de cette étude, toujours selon la commande, est de proposer un moyen de transport qui soit à la fois pertinent dans une logique urbaine, et agréable, valorisant, « *fun* » pourrait-on dire, pour les touristes. Le principe de relier le J4 non seulement à Notre Dame de la Garde mais aussi au port est une manière de capter le public de croisiéristes qui arrive sur le port.

L'idée d'implanter un moyen de transport connoté comme *fun* n'est-il pas un risque d'accentuer une bulle touristique, ou *a minima* de conforter le front de mer comme un lieu de loisirs ? Le moyen de transport ne risque-t-il pas d'être lui même un des objets de la vitrine ?

Les différents scénarios de réponse proposent différentes manières de considérer le déplacement le long du waterfront. Cinq scénarios ont été établis, selon le type de technologie⁷⁷. Le dernier scénario, celui de la "*promenade des passerelles*" s'inscrit dans une logique d'extension de la déambulation du MuCEM et du Vieux-Port. Les autres s'efforcent de relier les points d'intérêt de la façade littorale tout en se connectant au mieux avec le réseau existant. Le fait de connecter le transport à la gare TER d'Arenc au Nord et au métro à la Joliette permet par exemple d'intégrer la ligne dans le réseau des transports urbains. Le développement de navettes maritimes peut aussi être un outil de déplacement intéressant quoique que moins pertinent, en terme de vitesse commerciale. Chaque scénario propose un équilibre différent, entre pertinence pour le tourisme et pertinence pour l'habitant. Plusieurs domaines mériteraient d'être évoqués sur le sujet du transport par câble (patrimoine, aspect réglementaire, cohérence des schémas de transport...) mais ce n'est pas le lieu ici.

Le rapport entre le nouveau front de mer et le déplacement est assez intéressant : notre propos est de dire ici que le projet de transport par câble illustre la dualité urbaine du nouveau waterfront, qui cherche à concilier les usages ordinaires et les usages de l'extraordinaire touristique, et cela par un moyen de transport qui trouve sa forme dans les contraintes (obligation de passer au dessus du GPMM et du Vieux-Port, nombreuses ruptures, coûts...) mais qui permet par cette forme *a priori* subie de contribuer à l'extraordinaire du front de mer.

76 *Transport par câble*, étude, groupement Tangram Architectes, Ingérop Marseille, Cabinet E.R.I.C.

77 Scénario 1 : transport par câble sur l'ensemble du tracé

Scénario 2 : funiculaire et transport par câble

Scénario 3 : funiculaire et navettes maritimes

Scénario 4 : navettes bus et navettes maritimes

Scénario 5 : "*promenade des passerelles*"

2.3 La dimension sociale : la ville contre les habitants ?

La gentrification recherchée par les pouvoirs publics

La gentrification est, théoriquement, l'appropriation progressif d'un quartier par des habitants aisés au détriment des classes plus pauvres préexistantes qui sont obligées, face à une montée progressive des prix, de partir vers d'autres quartiers.

Sur Euroméditerranée, la gentrification prend une forme extrême et difficile⁷⁸. Les immeubles bourgeois de la rue de la République, qui ont dès leur édification été occupés par des classes plutôt populaires, les bourgeois préférant les quartiers du sud de la Ville, sont au début de l'opération des immeubles très dégradés, délaissés, et occupés par des classes très pauvres. L'EPAEM fait néanmoins le constat du potentiel urbain de ces immeubles, paradigmatiques de la percée haussmannienne. Silvère Jourdan distingue deux types de gentrification : une gentrification naturelle, impulsée par la classe créative, tertiaire, et une gentrification artificielle résultant des promoteurs immobiliers.

Ici, c'est bien la politique locale qui est à l'origine de la gentrification : c'est un objectif de la municipalité. Objectif pas atteint, par ailleurs : le processus, forcé, est inabouti car trop déterminant. Silvère Jourdan cite Bidou-Zacharian⁷⁹ qui distingue trois phases dans les processus de gentrification : d'abord, une gentrification sporadique et spontanée, très limitée, et pas forcément à l'initiative des groupes sociaux les plus aisés. Puis, un ancrage, avec une prise de conscience du potentiel par les promoteurs immobiliers. C'est à ce moment là que peuvent apparaître des tensions. Et, enfin, une phase de gentrification généralisée où tout le quartier est gentrifié.

Ici ces trois phases ne sont pas respectées : la volonté publique a été de passer directement à la troisième phase. Les fonds de pensions américains ayant racheté les logements ont voulu les revendre avec des prix sans commune mesure avec le marché local. Ce faisant, les habitants de la rue de la République ont été expulsés par la force et avec une exposition médiatique importante.

De là viennent les deux explications de l'échec relatif de la rue de la République : on n'a pas respecté la "libre expression"⁸⁰ de la production de logement en proposant du clé en main. Les classes aisées pour lesquelles sont destinés les logements n'ont pas l'impression d'être à l'origine du processus. De plus elles gardent le souvenir de l'expulsion médiatisée des anciens locataires et des tensions qui s'en suivirent, et peuvent de fait développer un sentiment de gêne à l'idée d'occuper ces logements.

D'autres quartiers de Marseille connaissent en revanche des débuts de gentrification sans intervention publique, avec un « choc des cultures » moins violents entre les populations présentes et les néo-habitants, comme dans le quartier du Camas où a été constaté une forte augmentation de cadres (+20,3%) entre 1990 et 1999⁸¹.

Suite à cet échec, une prise de conscience de la réalité du marché immobilier a été opérée et désormais l'offre résidentielle ne se tourne plus vers les classes les plus aisées : les promoteurs de la rue de la République ont intégré les bailleurs sociaux dans l'offre locative⁸².

78 JOURDAN Silvère, *Un cas aporétique de gentrification : la ville de Marseille in Villes portuaires, Horizons 2020 : Les nouveaux enjeux du développement*, Revue Méditerranée n°111, second semestre 2008

79 BIDO-ZACHARIASEN Catherine (dir.), *Retours en ville - des processus de «gentrification» urbaine aux politiques de «revitalisation» des centres*, 2003, Paris, éd. Descartes et Cie

80 JAGER Michael, *Class definition and the aesthetics of gentrification: Victoriana in Melbourne*, in *Gentrification of the City*, 1986, éd. N. Smith and P. Williams, Londres

81 JOURDAN Silvère, 2008

82 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010

On voit donc bien que la réalité de l'ordinaire urbain rattrape les velléités du projet. L'idée de l'impulsion doit donc être tempérée par la réalité sociale. Non seulement pour la seule rue de la République, mais pour l'ensemble des opérations de rénovation urbaine, sous peine de voir une rénovation trop violente échouer.

L'absence de concertation et le regard des locaux

Il est intéressant de faire ici parler les observateurs locaux, les habitants anciens, face à la rénovation du front de mer et Euroméditerranée en général.

Il apparaît que l'association de la culture et de la rénovation urbaine peut être très mal perçue. Notamment par le milieu artistique.

La culture prônée par MP2013 a par beaucoup été qualifiée d'élitiste. Notamment, tout l'important milieu local du hip-hop s'est senti ignoré, alors même que les cultures urbaines sont très fortes à Marseille, historiquement place forte du rap et du hip hop en France⁸³. Ce sentiment d'exclusion a été exprimé à travers un mini-documentaire, « *Marseille Capitale de la Rupture* »⁸⁴ dont la première phrase résume le message : « *faire quelque chose pour quelqu'un sans lui, c'est le faire contre lui* ». Bien sûr, s'il est intéressant dans la manière de donner une image totalement différente des projets d'Euroméditerranée, ce document est à considérer avec précaution : il surfe sur la vague marketing de la rébellion et comporte de nombreux clichés et amalgames qui confortent le spectateur dans ses idées. Néanmoins, sans entrer dans le fond des propos, il a le mérite de montrer qu'il y a *a minima* une incompréhension entre les protagonistes d'Euroméditerranée et un certain nombre de citoyens. L'idée de la rupture est importante, même si le mot peut être compris de différentes manières. La rupture rejoint l'idée de l'extraordinaire, rupture dans l'historicité de la ville et rupture dans la forme de la ville. De plus le fait d'utiliser la culture comme impulsion au projet urbain laisse penser que la culture est une forme de maquillage de ce projet urbain, afin de le rendre plus acceptable par les citoyens. Au delà de la critique du milieu artistique, qui associe MP2013 aux procédures d'expulsion, des associations telles qu'Un Centre Ville pour Tous militent de manière plus institutionnelle pour une amélioration de l'habitat indigne associant les habitants.

Globalement, on est là dans la difficulté, l'équilibre fragile entre la nécessité d'améliorer un quotidien, sans que cette amélioration soit perçue comme imposée et comme une atteinte à la légitimité des personnes dans leur environnement.

En dehors d'un certain nombre d'erreurs de communication de l'EPAEM, cette incompréhension est aussi due à une concertation mal pensée. Originellement, Euroméditerranée est un projet économique, et la dimension sociale était à charge de la municipalité. C'est lorsqu'Euroméditerranée a aussi intégré une dimension plus urbaine que l'opération a intégré des modalités d'information et de participation. Mais ces modalités n'ont pas été forcément adaptées aux populations résidentes, plutôt "*pauvres, en situation de précarité, parfois âgées et isolées, souvent d'origine étrangères*", populations considérées donc comme "*peu participatives*".⁸⁵ Un exemple de "concertation" a par exemple consisté à laisser au public le choix du nom du futur quartier des Quais d'Arenc, parmi une dizaine de noms : ce n'est pas vraiment une concertation, encore moins une participation. Les sujets sur lesquels voulaient s'exprimer les citoyens (espaces verts, hauteur des IGH ...) n'ont pas été soumis à débat.

83 AYACHE Charlotte, *Marseille-Provence 2013 : où est passé le hip hop ?*, 7 août 2012, Marsactu <http://www.marsactu.fr/culture-2013/marseille-provence-2013-ou-est-passe-le-hip-hop-28486.html>

84 LA RAGE DU PEUPLE, *Marseille Capitale de la Rupture -- 20'13 min* documentaire visible en ligne sur <https://www.youtube.com/watch?v=CEg1jMeTljQ>

85 BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme 2010



Le sentiment d'exclusion s'affiche (photo : <http://zadaixenprovencenddl.wordpress.com>)

Au delà de la dimension culturelle, la forme même du projet a pu être jugée comme « anti-sociale ». L'idée d'une ville « propre » qu'évoque Maria Gravari-Barbas⁸⁶ illustre la volonté de faire disparaître certains usages de l'espace public, ce qui est mal perçu : les expulsés de la rue de la République parlent d'un « *nettoyage de population* ». L'absence de mobilier urbain sur le Vieux-Port piétonnisé, en raison des prévisions d'accueil de foules importantes pour les festivités de 2013, a aussi été perçue comme la volonté de conditionner les usages, ce qui est sans issue.

Les nouveaux quartiers : pour qui et pour quelle vie ordinaire ?

Si la question de l'intégration au système de transport urbain est réfléchie, on peut se demander si les nouveaux quartiers d'Euroméditerranée se donnent l'ambition d'assumer les charges de centralité que l'on veut leur faire porter. Notamment, en termes d'équipements de proximité, d'équipements de l'ordinaire. On ne trouve pas les commerces de proximité, les équipements de quartier, les restaurants, les bars, en clair tous les *outils* permettant de créer *a minima* une vie de quartier, au mieux une vie urbaine.

Les équipements de l'extraordinaire sont ne sont pas destinés aux habitants du quartier. L'offre commerciale importante est aussi une offre de l'extraordinaire : les centres commerciaux n'ont pas les mêmes chalandises qu'un commerce local, et, au quotidien, un habitant a plus besoin d'une boulangerie que de boutiques de luxe.

⁸⁶ GRAVARI-BARBAS Maria, 1998

Le rôle ambigu des espaces publics a aussi été souligné⁸⁷, avec des formes jardins ouverts le jour, fermés la nuit : espace privatif avec continuité visuelle pour les aménageurs, « *tu vois les arbres mais tu peux pas les toucher* » pour un représentant associatif.

Enfin, les emplois créés sur le périmètre Euroméditerranée, ne correspondent pas aux niveaux de formations des résidents, donc la création d'emploi répond bien à la logique exogène précédemment soulignée, et ne bénéficie pas aux locaux, du moins pour l'instant.

On peut conclure que la dimension sociale est une autre forme de tension, entre un extraordinaire élitiste et un ordinaire populaire. L'EPAEM semble avoir pris acte d'un manque de dialogue, et semble désormais se tourner vers un urbanisme plus concerté. C'est peut-être ce que l'on verra sur Euroméditerranée 2.

3. Vers une aseptisation du rapport à la mer sur Euromed 1, ou un dépassement de la mise en vitrine sur Euromed 2

3.1 Un rapport à la mer aseptisé et ludifié ?

Une certaine volonté d'aseptiser les usages ...

On peut voir les espaces publics nouveaux du front de mer comme des lieux aseptisant les usages. Le mot est fort mais perceptible dans le discours même de l'EPAEM : la nouvelle esplanade de la Major est un « *espace de détente et de promenade* »⁸⁸, les Terrasses du Port sont un « *lieu de promenade et de détente* »⁸⁹... L'ordre des mots change, pas le sens.

Ce n'est pas forcément un mal de créer des espaces ludiques, d'autant plus que ce type d'espaces manquaient à Marseille. Mais il prônent un rapport à la mer particulier : la mer ici est une aménité visuelle, qui accompagne une pratique urbaine ludifiée, récréative.

Cette volonté de conditionner certaines pratiques est certainement due à l'influence trop forte des modèles de reconquête portuaires. Le contexte social marseillais étant assez particulier, Euroméditerranée aurait pu être un modèle de renouvellement urbain en contexte populaire, modèle qui aurait pu être adapté dans d'autres villes populaires. Dans les faits, comme on l'a vu, ça a été plutôt conflictuel.

L'ordre que l'on semble vouloir imposer est-il viable, à long terme, quand on a vu que toutes les tentatives historiques pour l'imposer (Colbert, haussmannisation par Mirès...) sont restées inachevées ? C'est la question que posent Rachel Rodrigues-Malta et Brigitte Bertoncello⁹⁰ en perspectivant que si la mondialisation peut produire des villes identiques, elle ne peut pas homogénéiser les urbanités.

... tout en retrouvant une physionomie urbaine ancienne

Si l'espace public est conditionné pour favoriser certains usages et en limiter d'autres, les nouveaux espaces conçus aujourd'hui sont très similaires à ceux présents dans les villes avant que ces dernières soient adaptées à la circulation automobile. En cela, on a une évolution cyclique ou, du moins, le rapport de la ville à la

87 BERGSLI Heidi, 2008

88 <http://www.euromediterranee.fr/index.php?id=110>

89 <http://www.euromediterranee.fr/index.php?id=104>

90 BERTONCELLO Brigitte, RODRIGUES-MALTA Rachel, *Marseille versus Euroméditerranée*, Annales de Géographie n°632, 2003

voiture a eu une forme cyclique, avec un développement fort puis un retour à une apparence initiale.

C'est particulièrement frappant sur le Vieux-Port, où la physionomie de 2014 est finalement assez proche de l'apparence qu'avait le Vieux-Port en 1900 :



Le quai des Belges vers 1900



Le quai des Belges en 2013 (Tangram)

La similitude entre la forme actuelle et l'apparence au début du XX^e est forte jusque dans le calepinage des pavés. Le même cycle urbain de retour vers des formes moins marquées par la présence automobile se lit aussi sur le cours d'Estienne d'Orves, adjacent au Vieux-Port. Entre ces deux versions de 1900 et 2013, le Vieux-Port avait été profondément marqué par la présence automobile, le quai des Belges étant un territoire de l'automobile avec un axe en 2*4 voies...

Cela dit, si on retrouve une physionomie ancienne, on ne retrouve pas pour autant les usages anciens : la fonction du quai aujourd'hui est bien la déambulation et non plus les synergies portuaires fonctionnelles.

3.2 Euromed 2 : du quartier vitrine au quartier modèle

Par nature, l'extension d'Euroméditerranée, vers le Nord, est dans l'obligation de penser à une articulation plus forte avec son contexte.



Plan masse de l'extension, François Leclercq

Décrétée en 2007, l'extension va se constituer dans un contexte où les notions de durabilité vont s'imposer. De fait Euromed 2 se veut être une écocité, en participant par ailleurs au label national Eco-Cités. Le projet d'ensemble de François Leclercq réfléchit aux énergies renouvelables, et veut faire de cette écocité un "modèle de quartier durable méditerranéen"⁹¹. Cette volonté de trouver un modèle méditerranéen est tout à fait remarquable. On a cité dans les parties précédentes les différents modèles de reconquête portuaires, souvent issus de l'Europe du Nord. Ici, "se contenter de copier des modèles du Nord de l'Europe (Fribourg,

91 EPAEM, <http://www.euromediterranee.fr/quartiers/extension.html>

*Angleterre,...) ne fonctionnerait probablement pas. Il faut créer un nouveau modèle du Sud, qui tienne compte de nos particularités, et qui nous permette de rayonner sur la Méditerranée.*⁹²

On a donc une approche différente, avec une recherche plus forte de porosité, de lien avec les quartiers nord. Trois opérations constituent l'extension : la ZAC Littorale, sur des friches en bordure du port, les Crottes sur le noyau villageois éponyme, et le parc Bougainville, un projet de grand parc en remplacement d'infrastructures ferroviaires.

Euromed apparaît comme un ordinaire dans ses formes. Les trames urbaines du Canet et d'Arenc sont prolongées. Malgré tout, la façade littorale est toujours le lieu d'un certain extraordinaire, et la ZAC Littorale se veut un « quartier modèle ». On n'est plus dans la vitrine qui se montre, mais l'idée du quartier modèle n'en est en réalité pas éloignée : c'est une forme de vitrine fonctionnelle et écologique. Par ailleurs le label Eco-cité peut aussi être considéré comme un moyen de se montrer, de faire parler de soi, de changer l'image de la ville, non plus par la forme mais par le fond, performant écologiquement ... On retrouve aussi des lieux de l'extraordinaire comme un « îlot XXL » devenant la plus grande place de la ville, une aréna à Cap Pinède, des immeubles de grande hauteur face au port ...

Socialement, la durabilité s'exprime par une place plus forte accordée à la concertation. De plus, les fondamentaux de l'extension semblent mettre l'accent sur des thématiques dont on ne parlait pas sur Euromed 1 : qualité de vie, logements, volonté d'accueillir « *tous les Marseillais* »⁹³.

Si Euromed 1 a été l'application au territoire marseillais de recettes ayant fait leurs preuves ailleurs, Euromed 2 semble avoir l'ambition de créer quelque chose de vraiment contextualisé, de proposer un modèle de rénovation urbaine en cohérence avec l'environnement social et climatique.

3.3 Euromed 2 : vers un autre rapport à la mer ?

Les premières esquisses d'Euromed 2 permettent d'imaginer un rapport à la mer différent. Les contraintes portuaires sont plus fortes ici, le port ne peut pas être ludifié. L'accès à l'aménité eau semble donc compromis. Qui plus est, en plus des terrains du port, les terrains importants de RFF éloignent l'opération du littoral. Le port doit être accepté.

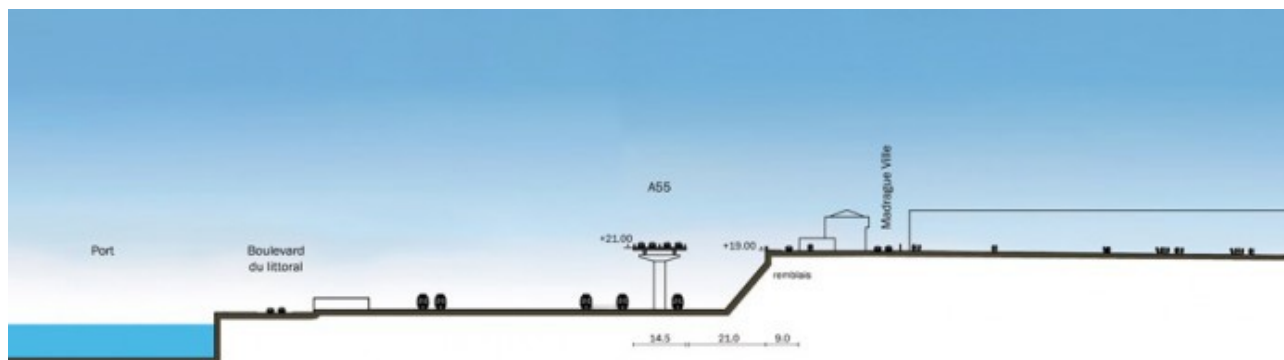
Ici donc, les viaducs autoroutiers ne peuvent pas être cachés comme dans la première phase d'Euroméditerranée. Ils semblent ici assumés, valorisés, quoi que les premières esquisses imaginent la mise sous sarcophage de l'autoroute afin de la surmonter d'une terrasse piétonne, appelée « Corniche Nord ».

Il semble donc qu'après l'exemple déjà évoqué des Terrasses du Port, la réflexion verticale, en coupe, semble s'imposer face aux contraintes foncières.

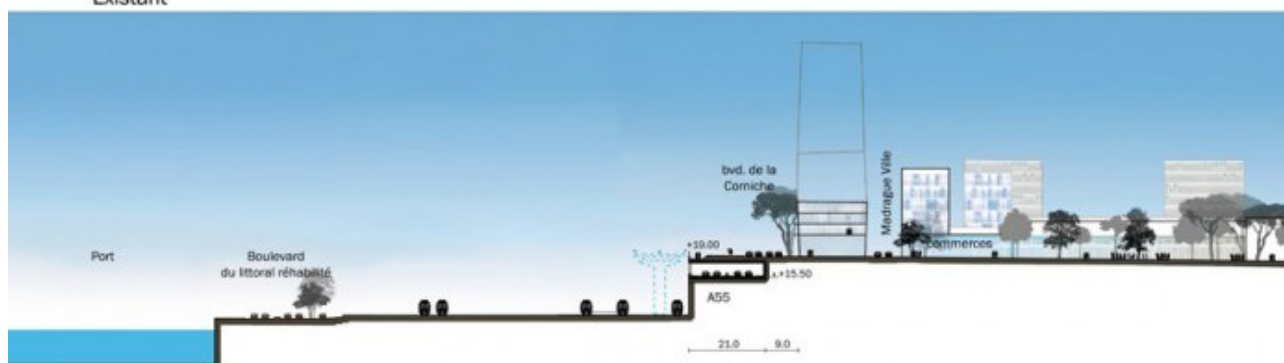
Cela invalide l'idée du front et donc du front de mer, le front étant l'avancée horizontale d'un tissu sur un autre. Peut-être donc que la solution de la réconciliation de la ville et du port ne passe pas par une confrontation mais par un étagement vertical qui permet à chaque entité de coexister.

92 Ibid.

93 Ibid.

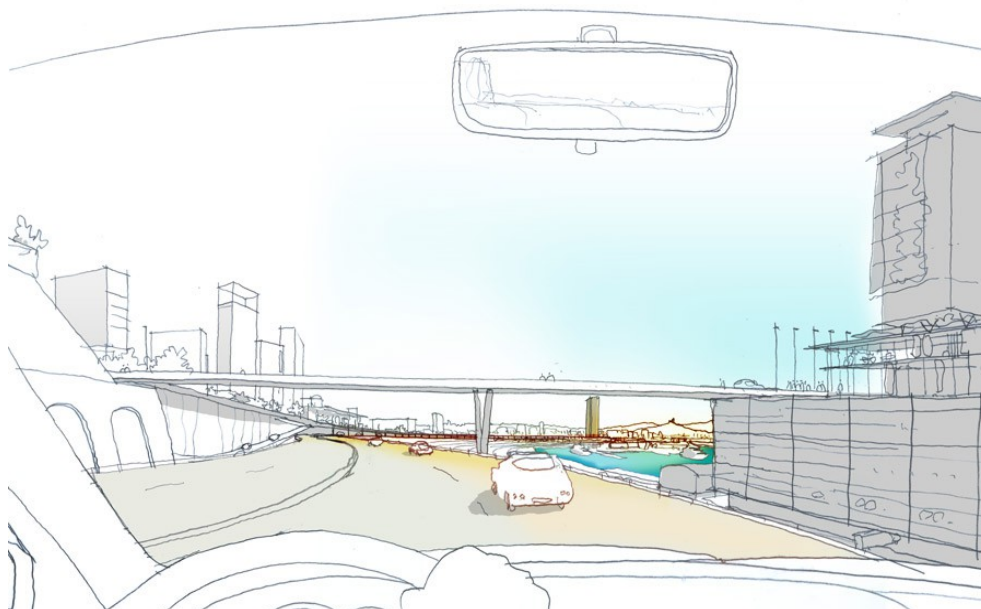


Existant



Phase C

Réflexion sur une corniche nord, EPAEM



Conclusion (partie 2)

On a tenté de montrer ici, à partir de la dialectique récurrente des rapports entre extraordinaire et ordinaire, comment la façade littorale, avec une épaisseur variable, devenait un lieu particulier de la ville et comment ce lieu particulier dialoguait avec le reste de la ville, du point de vue fonctionnel mais aussi de son intégration sociale, et visuelle. On a été amenés, pour décrire de manière plus juste ce qu'il se passe aujourd'hui, à élargir notre vision au delà du simple littoral. A plusieurs titres, nous avons employé le terme de « rupture » : rupture de la politique économique originelle de l'EPAEM vis à vis du patronat local, rupture vis à vis des populations résidentes, rupture de l'événement dans l'historicité de la ville, rupture de la forme imposée par l'objet architectural ... En clair, rupture dans l'ordinaire urbain afin de le ré-impulser par l'extraordinaire.

On a par ailleurs montré que la question de l'image renvoyée était très importante et on a interrogé cette mise en vitrine.

Il ne s'agit pas d'émettre un jugement de valeur, de dire si ce qui a été fait est bien ou mal : il semble qu'un tel jugement serait manichéen et donc peu pertinent.

En termes urbains, on peut considérer cette rénovation du front de mer comme un rattrapage. Le quartier *high-tech*, contemporain, que l'on retrouve certes partout, mais qui semble être un attribut indispensable de la ville compétitive, manquait jusqu'alors à Marseille. Il a été fait, et, esthétiquement, avec un certain succès, dont acte.

Mais si cette forme de ville est la seule forme dont disposent certaines villes pour rayonner sur la scène internationale, on peut se demander si la richesse d'un littoral ne doit se résumer qu'à ces quelques kilomètres de vitrine.

Maintenant que Marseille s'est dotée de son quartier contemporain qui lui permettra de rayonner, d'une certaine manière, la réflexion sur le waterfront doit s'élargir.

On a ébauché, à partir de la réflexion sur Euromed 2, qu'il était possible de proposer des rapports ville-ports différents. Mais au delà même du port, quels sont les différents rapports que la ville et la mer entretiennent ? Tel sera l'objet de la troisième partie.

PARTIE 3

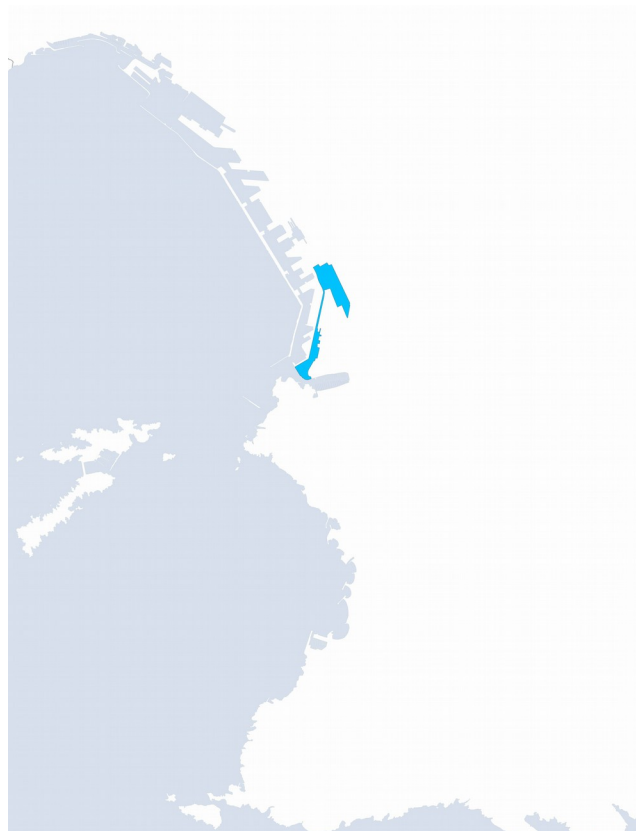
DES CITÉS DE LA MÉDITERRANÉE AUX ÉCOLOGIES DU LITTORAL

La réflexion sur l'évolution du waterfront marseillais présentée jusqu'ici se focalisait en grande partie sur la ZAC de la Cité de la Méditerranée, présentée comme la nouvelle vitrine urbaine de la ville et comme paradigmatique de son rapport nouveau au port et donc à la mer.

Cette nouvelle façade maritime représente un linéaire côtier de 2,7 kilomètres.

Dans son ensemble, la façade maritime de la commune de Marseille représente quant à elle un linéaire de 57 kilomètres (dont 24 kilomètres de calanques non urbanisées).

De fait, la Cité de la Méditerranée ne représente qu'une petite partie de l'ensemble du littoral :



La Cité de la Méditerranée à l'échelle du trait de côte marseillais

L'intensité urbaine affirmée de ces 2,7 kilomètres et la concentration d'objets iconiques autorisent à dire que le rapport de Marseille à la mer est renouvelé.

Néanmoins, une étude plus élargie du littoral permet de relativiser et de démontrer la diversité des rapports à la mer perceptibles le long du littoral.

On adoptera pour cela deux approches.

La première se veut classique et géographique. Elle nous conduira, par un découpage séquentiel du littoral, à distinguer différentes "Cités de la Méditerranée". Ces différentes Cités sont autant de rapports à la mer, d'enjeux urbains, et de waterscape, que l'on pourrait aussi bien appeler panoramas urbano-maritime ou encore littorama

La seconde approche part du constat que la nature même du littoral, (tant dans son aspect linéaire que dans sa manière d'unir mer et terre), détermine un certain nombre de caractères communs aux différentes cités, qu'une approche séquentielle ne permettrait pas de percevoir. De plus, si la première approche observe l'interaction ville-mer à une échelle très localisée, la seconde approche s'essayera à démontrer que les pratiques urbaines du littoral dépendent aussi de dynamiques exogènes.

Le but global de cette dernière partie est de livrer une réflexion sur le littoral marseillais moins académique, peut-être plus sensible aussi, ce qui nous amènera à saisir d'autres réalités du rapport ville-mer.

1. La diversité des cités de la Méditerranée

La ZAC de la Cité de la Méditerranée est symptomatique de la "recette type" du renouvellement portuaire des villes européennes : culture, loisirs, équipement phare sur friche portuaire... Son nom même traduit cette vision : la "cité de la Méditerranée", c'est là où on affirme quel est le rapport nouveau à la Méditerranée, et il semble donc que c'est sur cette vraie Méditerranée que l'on peut porter une réflexion sur les "civilisations d'Europe et de Méditerranée" (MuCEM) sur les "enjeux de la Méditerranée contemporaine" (Villa Méditerranée).

C'est donc une approche contextualisée, voire même introspective, que l'on retrouve aussi par exemple à Reggio di Calabria, où Zaha Hadid construit un "Musée de la Méditerranée" sur le nouveau waterfront.

On peut imaginer dépasser cette approche qui semble affirmer qu'il n'y a qu'un modèle pertinent de lien "ville-port". Le couple ville-port n'est qu'un avatar du couple ville-mer. Affirmer qu'il existe une cité de la Méditerranée modèle est une négation de la diversité et de la complexité du littoral.

C'est cette diversité que l'on veut montrer ici. Il ne s'agit pas là de faire un catalogue touristique, mais plutôt de mettre en valeur la diversité des enjeux littoraux et donc de relativiser la recette urbaine classique utilisée dans le renouvellement des waterfronts, que nous avons décrite au cours de la seconde partie, et qui n'est ni applicable ni désirable selon le contexte. Nous réfléchissons donc à l'ensemble du territoire communal, échelle qui semble être la plus appropriée ici. La mise en lumière de la diversité des Cités de la Méditerranée permettra de poser trois points.

Premièrement, la diversité des **rapports à la mer** à une échelle très fine : quelles morphologies, quelles architectures, et quels usages de la mer, d'un point de vue sociologique.

Deuxièmement, la diversité des paysages maritimes induits, ou **waterscapes**. La mer vue depuis la ville, et la ville vue depuis la mer.

Et troisièmement, la diversité des **enjeux** complexes de chaque *cité de la Méditerranée* auxquels la "recette-type" ne peut répondre.

Notre méthodologie est de diviser séquentiellement le littoral, du Nord au Sud. L'approche que nous proposons ici est assez paysagère et visuelle. Elle nécessite donc d'être plus illustrée que les autres parties. Pour ne pas entraver la fluidité de la lecture, les documents visuels appuyant le propos sont regroupés dans un atlas photographique en annexe, et le texte fera référence à ces photos sans les insérer directement dans le texte.

1.1 La rade Nord

La Côte Bleue et L'Estaque : le littoral *pittoresque*

A - Le rapport à la mer

La première séquence du littoral marseillais est celle de la Côte Bleue, qui propose une relation au littoral particulière : une chaîne montagneuse, découpée de vallées perpendiculaires au littoral, supports de chemins puis de routes dont les débouchés ont permis le développement de villages de pêcheurs (Niolon, La Vesse ...). Le lien Est-Ouest fort existe par le chemin de fer, qui est un élément identitaire fort du littoral de la Côte Bleue, la ligne est parfois considérée comme un train touristique.

Les rapports à la mer sur la Côte Bleue sont multiples : petits ports de pêche, calanques, et un rapport visuel, depuis le train et depuis les collines.

Les plages de Corbières marquent le début de l'urbanisation de Marseille et l'entrée dans le village de L'Estaque. Ce sont les seules plages du Nord de la ville. L'Estaque est le village le plus septentrional de Marseille. Il est l'un des plus importants, avec 6 000 habitants, et a de fait cultivé une certaine indépendance historique et culturelle. L'histoire de ce village montre en un même lieu les différents visages du rapport à la mer. C'est à l'origine un hameau de pêcheurs, puis un bourg industriel (réparation navale, chimie, mines), puis, à l'orée du XX^e siècle, une station balnéaire prisée des Marseillais qui y viennent en tramway, avant que le développement des transports entraîne le déclin et la fermeture des plages...

C'est aussi une école de peinture importante : Cézanne, Braque, Monet, Renoir y viendront régulièrement peindre le paysage de la mer, une première forme de *waterscape* (figure 1).

Les évolutions les plus récentes ont été, dans les années 90, la construction d'un port de plaisance et l'aménagement des plages de Corbières qui redonnent la dimension balnéaire en permettant à l'ensemble des quartiers du Nord de Marseille un accès plus aisé à la mer. Puis ces dernières années la volonté de pacifier l'accès à la mer avec l'aménagement de l'Espace Mistral, un grand espace public en front d'eau.

L'Estaque a donc présenté toutes les valeurs de la mer au cours de son histoire : la mer nourricière, la mer balnéaire, la mer paysagère. Aujourd'hui, l'Estaque cultive son ambiance villageoise forte de spécificités, avec un ensemble d'éléments identitaires qui contribuent à marquer l'indépendance relative du quartier par rapport à l'identité marseillaise. Cette première cité, complexe, propose donc une morphologie urbaine villageoise, avec des usages spécifiques et nombreux.

B - Le *waterscape*

Le *waterscape* de la Côte Bleue et de L'Estaque est différent de celui prôné sur Euroméditerranée : la mer vue depuis la terre montre un panorama rare puisque l'Estaque et la Côte Bleue sont les seules séquences du littoral urbain marseillais orientées vers le Sud. De fait, depuis, l'Estaque, regarder la mer donne à voir toute la rade marseillaise, ce que Cézanne avait peint en 1855. La ville est un arrière-plan (figure 2).

Inversement, depuis la mer, la vue sur l'Estaque montre trois strates horizontales : le village, en dessous des

viaducs ferroviaires, eux mêmes dominés par les masses des collines de la Nerthe. Ces trois entités fortes sont en tension, notamment les collines qui contribuent à écraser l'échelle du village (*figure 3*).

C - Les enjeux

Ici donc le rapport à la mer ne peut pas s'étudier au prisme de la logique de *waterfront*. Ici le waterfront, la *skyline*, c'est la ligne des montagnes de la Nerthe. De plus, l'application d'une recette de gentrification voire d'aseptisation sociale n'est certainement pas souhaitable dans un contexte où l'ambiance villageoise et ses pratiques sociales sont un élément identitaire et touristique qui contribuent au *pittoresque* du lieu, en comprenant bien ici le terme "pittoresque" selon son acception usuelle mais aussi, et c'est fort à propos dans le cas de l'Estaque, selon son origine étymologique⁹⁴.

De Saumaty au J4 : le GPMM

A - Le rapport à la mer

Observé sur une carte ou une photo satellite, le GPMM semble uniforme, homogène dans son imperméabilité. Les darses se succèdent, et le trait de côte artificiel, rectiligne et uniformément bétonné, donne la limite franche de la terre et de la mer.

Le site est fonctionnel, l'accès au visiteur est très contraint.

Un élément de cette cité mérite une attention particulière : la grande digue du large⁹⁵. Construite lors de l'agrandissement du port à la fois comme une jetée (protéger les navires de la houle) et comme une promenade, elle a été un lieu de sortie prisé des marseillais bien que son accès ait toujours été restreint par le port et inofficiel, avant que la digue soit définitivement fermée au public ces dernières décennies, malgré des réouvertures partielles ponctuelles, comme dans le cadre de MP2013 où l'artiste Kader Attia installa son œuvre "Les terrasses" sur la partie sud de la digue. A cette occasion une navette partant du MuCEM permit aux marseillais de se réapproprier momentanément cette digue qu'ils voient toujours mais ne touchent jamais. Support des grues traditionnelles des ports du XX^e, la digue est mise en lumière et une prise de conscience de son potentiel touristique et urbain devrait certainement arriver.

B - Le waterscape

Pour autant que la limite entre la terre et la mer soit celle abrupte de la paroi latérale du quai et que le port soit totalement imperméable et empêche d'accéder à la mer, le paysage de la mer vu du port ne correspond pas à cette imperméabilité.

Les nombreuses darses, les digues, les ponts, parfois movibles, contribuent à créer un paysage poreux, où la limite entre ce qui est constitutif de la terre et de la mer n'est pas franche.

Depuis le port, la vue vers la mer est entrecoupée d'éléments portuaires, le large est toujours invisible, derrière la digue (*figure 4*). Pour le voir, il faut s'élever, par exemple sur la terrasse du centre commercial des *Terrasses du Port*.

Depuis la mer maintenant, le *waterscape* du port révèle un objet particulièrement plat, caché derrière la digue du large, d'où dépassent seuls quelques éléments ponctuels : les grues, les grands halls du port et éventuellement les anciens silos sont les seuls marqueurs urbains identifiant le port depuis le large (*figure 5*). Le véritable marqueur, c'est celui des bateaux eux-mêmes. Les grands ferries et les bateaux de croisière sont

⁹⁴ Le *pittoresco* italien, ce qui est relatif à la peinture et donc par extension qui présente un aspect remarquable.

⁹⁵ PRELORENZO Claude, *Les édifices et espaces portuaires, ou l'invitation à la grande dimension*, in Les Annales de la Recherche Urbaine n°82

souvent qualifiés de "*villes flottantes*", on en a parlé en partie 2. Les ferries normaux de la SNCM ont un tirant d'air d'une cinquantaine de mètres en moyenne, les bateaux de croisières tels que le MSC Divina atteignent 66 mètres, soit l'équivalent d'une barre d'immeuble de 22 étages et de 333 mètres de long. Ces immeubles flottants viennent casser les échelles de la ville. Telle grue, qui dominait son environnement immédiat et donnant l'échelle du grand, se voit rapetissée, presque ridiculisée, par ces géants des mers. La cathédrale de la Major, est opulente et dominante : sa coupole culmine à 70 mètres de haut. Pourtant, confrontée aux ferries et aux bateaux de croisières cette domination est remise en question par un rapport de force important : ces navires remettent en question l'échelle urbaine (*figure 6*).

On a donc un *waterscape* mouvant, issu d'une confrontation, encore une fois, entre des éléments fixes et des éléments mobiles, nomades pourrait-on dire en référence à notre première partie, qui cachent ou donnent à voir la ville et la remettent en question par leur échelle.

Si le port est homogène, l'arrière-port lui est varié : le port vient toucher différentes morphologies urbaines : grands ensembles, villages et, plus au sud, un tissu urbain plus constitué. Le port s'efface aussi pour révéler l'arrière plan où le relief est plus marqué. On évoquera plus avant dans la partie suivante, sur les écologies, l'importance de la vue depuis la mer ici.

Enfin, la Digue du Large propose un *waterscape* unique : on n'est ni dans la mer vue de la terre, ni dans la terre vue de la mer, mais dans une situation hybride. La digue offre un panorama unique, à la fois sur le large, les îles, et sur le *waterfront* nouveau (*figure 7*) : quel meilleur endroit pour voir ce waterfront, la nouvelle façade urbaine n'a-t-elle pas été dessinée pour être vue de la mer ?

Surtout, les différents éléments architecturaux ponctuant le linéaire de la digue (le phare de l'entrée du port, les bastions, les grues du port) sont autant de richesses qui laissent à penser que la Digue du Large a un potentiel urbain à la mesure du Fort Saint-Jean, et que c'est certainement la démocratisation de l'accès à cette digue qui permettra une prise de conscience de la nouvelle façade maritime de Marseille et donc l'accomplissement d'une volonté forte de la puissance publique : faire de ce waterfront un symbole du renouveau de Marseille. Comment vouloir se donner une nouvelle image si l'on ne peut pas accéder à la vision de cette image ?

Qu'est-ce qu'une vitrine sans vitre, sinon un placard ?

A ce propos, il semble qu'il y ait des velléités d'ouvrir cette digue. L'ouverture au public est en tout cas prévue dans la Charte Ville-Port, avec une connexion par navettes maritimes avec la ville, et l'implantation d'activités de restauration et de loisirs.

Le *waterscape* de la Cité de la Méditerranée proprement dite, celle du front opposant port et ville, a fait l'objet des parties précédentes, on ne le rappelle pas ici.

Le Vieux-Port agora

A – Le rapport à la mer

Passage obligé, le lieu vers lequel convergent les chemins urbains, le Vieux-Port est le cœur vivant de la ville polycentrique, son centre géographique et social. Le Vieux-Port est l'agora : le lieu de retrouvailles, d'échanges, de croisements... La dimension symbolique du Vieux-Port est énorme. C'est là que viennent en premier lieu toute personne arrivant en ville.

Aujourd'hui port de plaisance, le Vieux-Port a perdu sa fonction vivrière directe pour la ville.

Il est intéressant d'étudier le Vieux-Port par le prisme de l'idée de mise en vitrine, comme on a pu le faire en

seconde partie : l'idée d'un Vieux-Port *agora* encore aujourd'hui est à confronter avec l'idée de la vitrine. La vitrine du Vieux-Port, c'est finalement l'ombrière de Foster. C'est une vitrine sociétale. Pour la voir, il faut y être, et ce qu'on voit, c'est une représentation sociale de la ville, et non plus matérielle. Cette ombrière a fait couler beaucoup d'encre, et il y a eu un certain doute au moment de sa construction : on y voyait le retour d'un objet architectural inconnu, non fonctionnel donc nécessairement inutile. On peut rapprocher cette incompréhension à celle qui, dans les années 50, a contribué à surnommer la Cité Radieuse *la maison du fada...* Incompréhension suivie d'une certaine adoption, des Marseillais mais aussi des touristes pour qui la désormais traditionnelle photo de groupe sous le miroir est un passage obligé.

Au Vieux-Port, le rapport à la mer est évidemment très fort et fait appel à tous les sens. Les bateaux de plaisance s'y donnent en exposition, mais la matérialisation de la mer est ici renforcé par le marché aux poissons, qui se tient tous les matins sur le quai de la Fraternité (ou *quai des Belges*), qui est une institution. Il affirme le caractère halieutique, à la fois dans une dimension utilitaire (c'est un marché comme un autre, où vont de nombreuses personnes dans une démarche strictement mercantile), mais aussi dans une dimension quasi-folklorique, les touristes pensant y trouver là l'âme la ville. Le marché et la vente à la criée sont en effet souvent parodiés, voire caricaturés, les grandes chaînes de télévisions nationales venant nécessairement interroger une poissonnière dès lors que le sujet porte de près ou de loin sur Marseille. Cela contribue à créer une image, un intérêt que les touristes viennent vivre *in situ*, pour être dans l'"*ambiance marseillaise*"⁹⁶, ce qui par ailleurs est un vrai problème pour les pêcheurs, les touristes n'achetant pas de poissons, c'est pendant la saison estivale que les ventes sont les moins bonnes.

Le lieu du marché aux poissons est le lieu de son odeur, notamment forte dans les couloirs de la station de métro Vieux-Port, par ailleurs décorés d'aquariums qui soulignent encore cette identité portuaire. Le rapport à la mer du Vieux-Port, complexe du fait de son histoire, est donc différent selon les utilisateurs : un rapport distrayant et récréatif du point de vue du touriste ou du promeneur, utilitaire voire vivrier pour l'activité halieutique, plaisancier pour ceux qui prennent la mer...

C'est un microcosme où chaque usage est à la fois tributaire des autres, mais aussi en conflit : les débats pour installer les clubs nautiques sur les pontons et libérer l'espace public à la déambulation ont été difficiles. En fait, malgré qu'il ne soit plus aujourd'hui le moteur économique de l'agglomération, le Vieux-Port n'a pas perdu ses attributs de centralité et de symbolique : Marseille c'est avant tout son Vieux-Port, c'est là que se trouve le rapport le plus fort à la mer.

Pour autant, le waterscape n'est pas marin.

B – Le waterscape

Malgré un linéaire de quais de 2 kilomètres, le waterscape du Vieux-Port est inachevé : c'est un port sans mer, sans horizon. La colline du Pharo ferme la passe d'entrée du port et donc la perspective vers la mer (*figure 8*).

Depuis la terre, le large n'est jamais visible, et l'eau du port ne l'est que quand on en est proche ; sinon, les mâts des bateaux ferment les perspectives visuelles. On n'a une vision dégagée du port seulement depuis le milieu du quai de la Fraternité, au débouché de la Canebière. Sinon, il faut monter sur les hauteurs, au Pharo ou sur les forts Saint Nicolas et Saint-Jean, pour avoir une vue plus large du port.

96 « Mario, autre poissonnier, est beaucoup plus remonté : "[Les touristes] nous demandent que le nom du poisson, ils servent à rien. Pour nous, ils ne servent à rien : ils n'achètent pas un kilo, rien. Même pas cent grammes". Et à force, la curiosité des touristes ne l'amuse plus du tout : si l'un d'entre eux "te demande le nom du poisson, tu réponds volontiers. Deux, trois... mais au bout de sept, il y en a marre". Pour lui, la fin de l'été pourrait être longue : en moyenne, sur le mois d'août les ventes baissent de 10 à 15%. » Reportage RTL, août 2013

Depuis la mer, cette situation est identique. Le port est invisible. L'approche en bateau vers le Vieux-Port montre un panorama urbain continu entre la Major et les Catalans, le Vieux-Port se découvrant seulement au dernier moment, une fois passée l'anse du Pharo (*figure 9*).

On a donc ici un waterscape particulier, puisque le lieu qui représente le plus fortement la présence maritime à Marseille est le lieu qui, de toute la façade littoral, montre le moins cette mer. Le rapport à la mer est donc ici essentiellement symbolique et portuaire, la mer se manifestant à travers le mâts de bateaux, les odeurs, les ambiances ...

La morphologie du Vieux-Port ne se comprend qu'en prenant de la hauteur, par exemple depuis la tour du Roy René du Fort Saint-Jean.

C – Les enjeux

Les enjeux de cette cité ne sont pas à proprement parler littoraux. C'est, comme les lieux centraux de toutes les villes, une interaction complexe entre parties prenantes. Ici ce sont les discussions entre les aménageurs et les restaurateurs et les clubs nautiques qui sont au centre des réflexions actuelles dans le cadre de la deuxième phase de piétonnisation.

L'enjeu est donc la difficile conciliation des usages, entre rentabilité des privés, esthétique urbaine, et besoin de place pour les activités de réparation foncière.

Conciliation paradoxale : les aménagements urbains tendent à transformer le Vieux-Port en lieu de déambulation, plutôt touristique, et assez lisse, quand l'exhibition proche des activités portuaires et halieutiques est une source d'intérêt pour le tourisme. Il s'agit donc bien de faire en sorte que l'esthétique d'une ville ordonnée permette aussi la vision vers les activités supposées désordonnantes : la pêche, l'entretien des bateaux ... La sobriété des aménagements peut être considérée comme mettant en valeur ces activités par effet de contraste.

Ici la notion de mise en vitrine est donc complexe car ce n'est pas seulement une vitrine visuelle, c'est aussi et surtout une vitrine vivante, créatrice d'interactions.

1.2 La rade sud

Le Pharo, les Catalans

A – Le rapport à la mer

Le palais du Pharo marque l'entrée de la passe du Vieux-Port. Le promontoire du Pharo, appelé anciennement Tête de More, est essentiellement inaccessible au public en raison de la présence de terrains appartenant à la Marine Nationale. Le jardin du Pharo en revanche est accessible et dispose d'une situation privilégiée en balcon sur l'entrée du port. Le rapport à la mer proposé ici est seulement visuel .

La plage des Catalans, longtemps la seule plage de Marseille, propose en revanche un lien physique et cultive une esthétique balnéaire importante. Les immeubles élégants des années 30 situés à l'arrière de la plage confirment ce caractère balnéaire et proposent la densité la plus forte de tout le front de mer marseillais.

B – Le waterscape

Depuis la terre, c'est du jardin du Pharo qu'on observe la mer, le va-et-vient des bateaux, avec une vue panoramique sur le Vieux-Port, le J4, la rade nord (*figure 10*). Depuis la terre aussi, la plage des Catalans

permet des percées visuelles vers l'Est (*figure 11*). Entre les deux, l'inaccessibilité du site empêche de valoriser un panorama littoral.

Depuis la mer, le Pharo domine et marque l'entrée du Vieux-Port (*figure 9*), et le quartier des Catalans (*figure 12*) semble, plus fortement que le reste du littoral, être construit pour faire front, face à la mer.

C – Les enjeux

La seconde phase de piétonnisation du Vieux-Port prévoit une "chaîne des parcs" intégrant le jardin du Pharo, et contribuant à améliorer l'accès au bord de mer. La conciliation des usages avec le chantier naval, dont l'anse possède par ailleurs un potentiel patrimonial sera un point d'enjeu important.

Les terrains militaires semblent supporter des éléments patrimoniaux qui pourraient être intéressants dans l'hypothèse d'un changement de destination.

Endoume et la Corniche

A – Le rapport à la mer

La Corniche du Président-John-Fitzgerald-Kennedy serpente en aplomb de la mer sur quatre kilomètres.

On parlera plus tard plus en détail de l'infrastructure en elle-même et de ses valeurs.

La Corniche en tant que "cité" a deux visages : populaire et familiale au Nord, en partant des Catalans et à Endoume, et plus chic à partir du Petit Nice, au bord des quartiers du Roucas Blanc.

Le village d'Endoume cultive un aspect de village traditionnel, où l'accès à la mer est plus difficile, voire secret. Les maisons font corps avec la roche, elles appartiennent matériellement au littoral. Deux rapports donc à la mer : un rapport visuel et le rapport fonctionnel ancien du village.

B – Le waterscape

La Corniche est un *lungomare*, une infrastructure conçue pour faire voir le paysage maritime. Depuis la Corniche, c'est les îles, la rade sud, les villages qui s'exposent. La corniche est construite en balcon, pour montrer (*figure 13*).

Depuis la mer, le panorama permet de distinguer les anciens quartiers de pêcheurs et les villages, très denses, très minéraux, des quartiers plus bourgeois, où la présence végétale est bien plus forte, notamment au Roucas Blanc où les villas sont éparpillées dans la colline comme dans un tissu périurbain.

C – Les enjeux

Le principal enjeu de cette cité concerne les constructions situées en bordure immédiate de la mer, qui sont soumises à la loi Littoral. La brasserie des Flots Bleus, sur la Corniche, a été détruite au nom de cette loi en 2006 pour être remplacée par un parking. La conciliation entre le patrimoine villageois et culturel risque de se retrouver en conflit avec les lois de protection de la nature.

La Corniche peut être le lieu d'une conciliation difficile du déplacement rapide automobile avec l'usage piéton : au début du XX^e, la Corniche était par ailleurs longée par une ligne de tramway, et on l'idée de faire une ligne de transport en site propre sur la Corniche est régulièrement évoquée.

Le parc balnéaire du Prado

A – *Le rapport à la mer*

Ce sont ces évolutions sociétales qui sont à l'origine de la construction des plages marseillaises. Longtemps, la ville de Marseille ne disposait que d'un nombre limité de plages urbaines, essentiellement la plage des Catalans. A la fin des années 70, pendant la municipalité Deferre, on décide d'aménager les plages du sud de la ville en utilisant les déblais de la construction du métro, dans un contexte de démocratisation du temps libre et des loisirs⁹⁷.

Le Parc Balnéaire du Prado représente ainsi vingt hectares conquis sur la mer, et un linéaire de 3,5 kilomètres de littoral. En période estivale, les plages sont fréquentées par 11 000 personnes par jour, et 3,5 millions de visiteurs sur l'ensemble de l'année⁹⁸.

On a donc ici un rapport à la mer artificiel, moderne, et monofonctionnel. Surtout c'est un rapport qui est essentiellement basé sur l'interaction physique de la mer avec les hommes directement, et non la ville. De fait les usages induits sont forts, on en parlera dans le cadre des « écologies ».

B – *Le waterscape*

Depuis la terre, la mer se dévoile, nécessairement, de manière généreuse ici. Les formes concaves des différentes plages permettent aussi d'orienter les vues vers le nord et le sud (*figure 14*)

Depuis la mer, le paysage de la cité balnéaire est très plat : c'est la vallée de l'Huveaune, et derrière les plages se trouve l'hippodrome Borély, et derrière encore le parc Borély, il n'y a ainsi pas de marqueur urbain au premier plan. Le waterscape est cadré, entre les collines du Roucas Blanc au Nord et la colline du Collet au Sud, où trônait jusqu'en 1943 le château du Collet, depuis remplacé par un ensemble moderne. Entre ces deux collines, le regard de l'observateur situé sur la mer n'est capté que par des éléments verticaux ponctuels : la tour du Grand Pavois, le toit du stade Vélodrome... L'été, la grande roue est le seul élément vertical se détachant du premier plan du waterscape (*figure 15*).

Cette platitude permet en revanche une vue vers les collines de l'arrière plan : le massif de Marseilleveyre, le massif de Saint-Cyr...

C – *Les enjeux*

Le parc balnéaire, dans son ensemble, est de loin le plus grand parc de Marseille, qui plus est en relation directe avec deux autres espaces « verts », l'hippodrome et le parc Borély : un grand ensemble de lieux fonctionnant en synergie destiné au loisir. En dehors de son ordinaire, il accueille aussi régulièrement des grands événements : manifestations sportives, meetings politiques, concerts... permis par l'étendue du site et la faible promiscuité avec des riverains. C'est un lieu potentiellement plus apte à l'extraordinaire que les sites de la rade nord. Un des enjeux ici est donc peut-être de réfléchir à un extraordinaire plus populaire, un extraordinaire du quotidien répondant à un besoin sociétal d'accès sensible à la mer.

Pointe Rouge – Montredon

A – *Le rapport à la mer*

Au sud de la ville, la morphologie du littoral devient très hétérogène, entre cabanons, immeubles des années 60... Le rapport à la mer s'exprime de deux manières : par le port de la Pointe-Rouge, le second port de

97 Jean VIARD, *Le sacre du temps libre, la société des 35 heures*, Éditions de l'Aube, 2002

98 *Le parc balnéaire du Prado Sud, Propositions pour un parc balnéaire de nouvelle génération*, synthèse de l'AgAM, octobre 2011

plaisance de la ville, et par les plages, qui ici sont des plages naturelles.

Des restaurants, directement sur la plage de la Pointe-Rouge, en font une plage relativement prisée. Les autres petites plages, situées entre la Pointe-Rouge et Montredon, sont des lieux où l'on retrouve encore des cabanons à même la plage, où les propriétaires cultivent un rapport direct avec la mer. Ces cabanons abritaient originellement les pointus (bateaux de pêche traditionnels) avant de devenir des lieux de vacances et d'être un des symboles d'un certain art de vivre du littoral marseillais (*figure 16*).

B – Le waterscape

La Pointe-Rouge est la seule plage de Marseille dirigée vers le Nord, en direction du Roucas Blanc : on a donc un panorama fermé quand on est sur la plage, dirigé vers la ville.

Depuis la mer en revanche, le *waterscape* ici est similaire aux cités précédentes, si ce n'est que les collines sont plus marquées (Collet) et que le massif de Marseilleveyre, au second plan, est plus proche et domine le panorama, aussi marqué par les tours de logements du Roy d'Espagne (*figure 17*).

C – Les enjeux

Les cabanons marseillais sont une forme urbaine traditionnelle et patrimoniale. Soumis aux aléas naturels, ils subissent aussi les contraintes réglementaires de la loi Littoral.

A la Pointe Rouge, on craint la fermeture des restaurants sur la plage⁹⁹. De nombreux cabanons sont menacés de destruction par l'État, souvent face à l'opposition forte des propriétaires.

Entre bétonnage sauvage du littoral et forme d'urbanisation typique, l'enjeu sur cette cité réside donc d'un équilibre entre la protection d'une forme culturelle et la protection d'un site naturel : c'est une cité de transition entre les enjeux urbains et les enjeux naturels.

1.3 La rade sauvage

Des Goudes aux Calanques

A – Le rapport à la mer

Cette cité est celle d'un rapport sauvage à la mer, ponctué de petits villages de pêche qui présentent donc aussi un rapport halieutique.

Les groupements de pêcheurs ont évolué soit vers un habitat de type cabanons, soit vers des noyaux villageois. Ces villages, principalement Les Goudes et Callelongue, sont les pieds dans l'eau, dans un rapport très étroit avec la mer (*figure 18*). Au sud de Marseille, ils présentent une morphologie indépendante de la ville, et leur apparence ne laisse pas croire à la présence d'une ville importante à proximité, alors qu'ils sont situés dans le huitième arrondissement de Marseille.

On peut distinguer deux séquences : l'ensemble de la côte entre Montredon et Callelongue est un littoral complexe, où l'urbanisation est plus présente, alors qu'à partir de Callelongue l'unité paysagère est plus forte.

La côte entre les Goudes et Callelongue a été le lieu d'une expérimentation et d'un proto-développement de la généralisation du tourisme sous-marin, avec la construction en 1967 du télécable, un téléphérique sous marin, qui proposait un rapport nouveau à la mer.

99 D'ANCONA Laurent, FLEURY Lola, *Marseille : la fin des restaurants à la Pointe-Rouge ?*, article de La Provence du 16 août 2014, <http://www.laprovence.com/article/economie/3001594/pointe-rouge-la-fin-des-restos.html>

Le massif des Calanques proprement dit propose enfin un rapport assez particulier à la mer. Son caractère est essentiellement naturel, à l'exception de quelques calanques occupées par des cabanons (Sormiou, Morgiou), et ce rapport naturel fait l'objet d'usages en conséquence, entre usages montagnards (randonnées, escalade), et littoraux (balnéaire). Le massif des Calanques a très tôt été un lieu de randonnées, d'*excursions* pour les urbains, en ça il présente un rapport à la mer de détente, de loisir, de nature proche.

La rade sauvage est une autre dimension de valorisation territoriale menée localement, et on pourrait dire qu'elle subit en cela une certaine mise en vitrine, cette fois au profit des espaces naturels.

B – Le waterscape

En raison d'un trait de côte très découpé, la vue de la terre vers la mer ne semble pas ici valoriser l'horizon mais plutôt la mer proche, comprise entre les roches. L'image des Calanques, ce n'est pas un regard vers le grand paysage de la mer, mais plutôt un regard sur l'alliance et la terre et de la mer, des criques (*figure 19*). En clair, la valeur paysagère de la mer n'est pas d'offrir une étendue, mais plutôt d'offrir un contraste visuel à la roche et aux falaises. Dans les Calanques, le regard n'est pas attiré vers le large mais plutôt vers le lieu précis de rencontre entre mer et terre car c'est ce lieu qui concentre les caractéristiques recherchées par l'observateur : l'eau turquoise contre la roche blanche. Finalement, la mer recherchée dans les Calanques n'est pas le même objet que la mer recherchée sur la Corniche ou sur une plage urbaine. L'aménité de l'horizon et du regard lointain est supplantée par le premier plan. De plus, ce sont ici les composantes de la terre qui viennent donner leur valeur paysagère à la mer.

Depuis la mer, la vision vers les Calanques montre un massif compact et homogène, où, par manque de repères, les échelles ne sont pas données : on n'a pas, par exemple, de construction visible permettant de donner l'échelle de la montagne : les cabanons, encaissés au fond des calanques, sont invisibles du large, et les batteries et les forts en hauteur, en pierre blanche, ne se distinguent pas sur la roche calcaire.

Enfin, les sommets des massifs (Mont Puget, sommet de Marseillevyre), propose un panorama vers la ville et la rade de Marseille.

C – Les enjeux

Les enjeux ici sont évidents, c'est la conciliation difficile entre la protection d'un état naturel fragile, le respect de formes urbaines traditionnelles, et une pression touristique très forte.

C'est face à ces enjeux que le Parc National des Calanques a été créé, non sans remous, et non sans créer de débat sur le bon usage de ces Calanques. La Charte du Parc¹⁰⁰ intègre cette conciliation des enjeux en prenant acte du "*patrimoine culturel immatériel témoignant de l'interaction ville-mer*" auxquels participent les cabanons et autres vestiges militaires.

Un patrimoine bâti très important occupe la côte entre Montredon et les Calanques. Des anciennes usines du XIX^e, de nombreuses vigies, mais surtout un patrimoine militaire très important, correspondant principalement à deux périodes : une série de fortins participant au système Séré de Rivières (*figure 20*), nom du système défensif pensé par le général du même nom suite à la défaite de 1870, et une série de blockhaus construits par les Allemands entre 1942 et 1944 et constitutifs du *Südwall*, équivalent local du mur de l'Atlantique¹⁰¹. Ce patrimoine militaire très important mais relativement oublié et absolument pas valorisé est aussi un enjeu. Dernièrement, un projet de reconversion d'un blockhaus en discothèque a été refusé après

100 Les différents documents réglementaires du parc sont consultables sur <http://www.calanques-parcnational.fr/fr/mediatheque/documents-de-creation-du-parc>

101 CHAZETTE Alain, GIMENEZ Pierre, *Südwall : batteries côtières de Marine, Port-Vendres, Sète, Fos, Marseille, Toulon*, 2009, éd. Histoire et Fortifications. Le forum internet <http://sudwall.superforum.fr/> est aussi une source d'information importante, avec de nombreuses recherches de photos de vestiges par les membres.

plusieurs années de polémiques.

La Charte du Parc, en outre, a conscience de l'importance de l'action de l'homme façonnant les espaces naturels, et on peut ainsi lire, par exemple au sujet du mode de vie des cabanons, que "*le fait de considérer un usage comme un patrimoine, qu'il est aussi important de conserver qu'un patrimoine floristique ou faunistique, donne à cet usage une valeur spécifique que l'Établissement intègre dans la gestion du territoire.*" L'enjeu ici est donc cette difficile conciliation.

Les îles

A – Le rapport à la mer

L'archipel du Frioul présente un rapport à la mer similaire au reste de la *rade sauvage*, avec une présence encore plus forte du patrimoine militaire. En premier lieu, le fort iconique du Château d'If construit sous François 1^{er}, puis, dans le cadre du système Séré de Rivières précédemment évoqué, les forts de Pomègues, Ratonneau et Brégantin sur les îles du Frioul. Entre temps, l'hôpital Caroline, construit dans les années 1820, avait pour fonction d'accueillir les navigateurs en quarantaine pour éviter les épidémies. Enfin, toujours dans le cadre du *Südwall* allemand, les forts du Frioul ont été réutilisés et de nombreux blockhaus ont aussi été montés.

De fait le rapport historique de l'archipel à la mer illustre ici un rapport défensif à la mer. Ici, la mer n'est plus une aménité mais le lieu par lequel arrivent les menaces, militaires et sanitaires. L'insularité permet de repousser hors de la ville cette menace.

Dans les années 1970, les îles du Frioul, qui font partie du 7^e arrondissement de Marseille, ont été l'objet de réflexions urbaines. La mairie obtient l'autorisation de transformer l'archipel, alors propriété du ministère de la Défense, en port de plaisance. Une ZAC prévoit l'accueil de 6000 habitants dans un nouveau quartier de 1500 logements, Port-Frioul¹⁰². Un quart seulement des logements ont été construits (*figure 21*), avec aujourd'hui une centaine d'habitants à l'année seulement, et une économie peu diversifiée. La volonté d'en faire un quartier urbain est abandonnée, mais aujourd'hui Port-Frioul amène un rapport à la mer touristique et plaisancier, facilité par les navettes urbaines qui, du Vieux-Port.

B – Le waterscape

L'archipel a une forte relation de covisibilité avec Marseille. C'est depuis les îles seulement que l'on peut voir l'ensemble de la rade (*figure 22*), et nécessairement les îles sont un point de repère visible de toute la côte. Le château d'If, illuminé la nuit, ou les lumières de Port-Frioul, sont avec le phare de Planier les seules lumières visibles côté mer, la nuit. Le Frioul propose un *waterscape* naturel à portée des urbains avec un accès relativement facile et rapide (*figure 23*).

Dans son ensemble, le waterscape offre des formes similaires au Calanques, dans les parties sauvages des îles, avec une roche calcaire où se confondent les fortins, ou similaires aux villages côtiers à Port-Frioul. Le Château d'If a une dimension symbolique forte.

C – Les enjeux

Les îles de Marseille ont un potentiel de valorisation énorme. Les promoteurs immobiliers y voient un foncier extraordinaire à destination des plus riches, quand les défenseurs des ressources naturelles aimeraient restreindre l'accès. Enjeu donc de trouver comment valoriser un patrimoine et un *waterscape* hors du

102 GUEGANNO Jean-François, *Abandon des îles du Frioul*, court reportage de 1993 pour France 3, visible sur le site de l'INA : <http://www.ina.fr/video/I00013334>

commun et certainement plus à même de représenter Marseille dans l'imaginaire collectif qu'un quartier de gratte-ciels. L'Hôpital Caroline présente un potentiel de valorisation important, par exemple.

Une possible réponse peut venir de la pratique artistique. Au début des années 90, un artiste marseillais, Jean-Claude Mayo, décide de faire du Frioul une micro-nation humoristique. La "*République du Frioul*" se dote d'un drapeau, d'une monnaie et d'une devise qui donne le ton : "*Pour l'art et l'insolence, sans insolation*". Le but de cette entreprise amusante est de promouvoir les pratiques artistiques sur l'île, avec notamment des festivals à l'Hôpital Caroline. Cette "plaisanterie" renaîtra dans le cadre de MP2013 où des manifestations seront organisées sur l'archipel.

L'art et la galéjade peuvent être une manière intéressante de valoriser les îles du Frioul, d'en révéler le potentiel sans nuire aux qualités écologiques, et de propager une image de Marseille alternative au sérieux et à la rigueur de la vitrine du nouveau front de mer.

Quelle épaisseur des Cités de la Méditerranée ?

On a donc montré la grande variété des Cités de la Méditerranée, ces façons différentes qu'a la ville de s'unir à la mer : la diversité du trait de côte en lui-même, la diversité des paysages littoraux, la diversité des enjeux de ces Cités...

Malgré cette diversité il ressort un caractère assez récurrent du rapport à la mer, c'est celui d'une très faible porosité de la frange littorale dans les cités urbaines. L'idée de *frange*, c'est l'idée d'une dilution d'un tissu urbain dans un autre ; ici, pas de dilution du caractère littoral vers l'intérieur de la ville, pas de diffusion de l'ambiance littorale.

En fait, quel que soit la typologie du rapport à la mer et quelle que soit la Cité (hormis celles de la *rade sauvage* où le caractère littoral n'est pas entravé par des barrières urbaines), il suffit depuis le bord de mer de faire quelques mètres vers l'intérieur des terres pour ne plus se sentir à proximité de la mer. Il semblerait presque que la ville tourne le dos à la mer, ce qui est paradoxal compte tenu du site : la rade est ouverte vers la mer, et le relief en amphithéâtre de la ville pourrait laisser penser que toute la ville est tournée vers le littoral, ce qui n'est pas le cas.

Par ailleurs, si, comme on le verra dans la partie suivante, le littoral est le support d'infrastructures de transport orientées Nord-Sud, il existe peu d'axes importants reliant la façade littorale à son arrière-ville : l'imperméabilité des Cités de la Méditerranée est à la fois visuelle et fonctionnelle.

On pose donc ici une hypothèse qui pourrait alimenter de futures réflexions sur le littoral : penser aux manières d'épaissir ce littoral, de faire entrer le caractère maritime plus avant à l'intérieur d'une ville dont il est matériellement exclu alors qu'il en est l'élément identitaire symbolique principal.

Cette diversité des cités n'est pas un aboutissement, nous n'avons pas voulu ici faire une simple liste des caractéristiques de ce littoral. On s'interroge au contraire sur les caractères communs que l'on a pu retrouver à travers ces cités. Notamment, différents usages de ce littoral transcendent le séquençage morphologique. Il faut donc réfléchir aux liens entre usages et formes du littoral.

2. Les écologies du littoral

2.1 Du dépassement d'un découpage sectoriel

Le zonage, l'analyse sectorielle, sont des manières de penser le territoire qui ne répondent plus aux territorialités actuelles.

Aux schémas zonaux se substituent les schémas réticulaires, dont la présence dans le champ de l'urbanisme a toujours été latente (sous Haussmann, Cerdà...) mais qui, dans les dernières décennies, voient leur importance sans cesse croissante, des travaux de Gabriel Dupuy¹⁰³ dans les années 90 aux questions de trames vertes et bleues actuelles.

La ville ne se pense plus uniquement de manière géographique. Ou, plutôt, les nouvelles géographies de la ville ne sont plus zonales. La vision réticulaire a vu son importance confirmée à travers son utilisation dans les documents de planification.

L'exemple le plus significatif ici est celui du *Piano Strutturale Comunale* (équivalent italien du PLU) de Bologne. Le fondement de la stratégie territoriale est la division du territoire en sept "cités" : la cité du chemin de fer (*città della Ferrovia*), la cité de la rocade (*città della Tangenziale*), la cité de la colline (*città della collina*), la cité du fleuve Reno (*città del Reno*), la cité de la rivière Savena (*città della Savena*) et enfin la cité de la voie émilienne (*città della via Emilia Ponente*).



Les sette città de Bologne

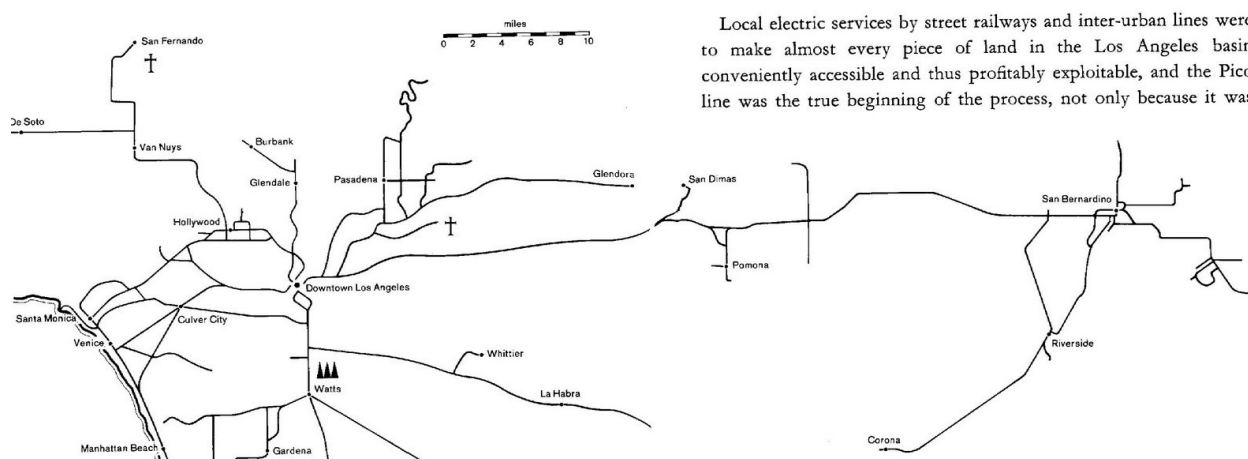
Le terme de *cité* employé dans le cas bolonais n'est pas synonyme de son emploi ici dans le cadre des "Cités de la Méditerranée". Le PSC de Bologne montre qu'un territoire donné peut appartenir à différentes logiques territoriales voire être extraterritorial (répondre à des logiques, des fonctionnements, d'un lieu distant) comme peut l'être un port. Les cités désignent donc ici les logiques territoriales et non pas les formes morphologiques.

Une autre source intéressante dans la manière de percevoir un territoire peut être celle donnée par l'architecte anglais Reyner Banham, à travers son ouvrage *Los Angeles*¹⁰⁴.

103 DUPUY, Gabriel, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Annales de Géographie, 1993

104 Titre original : BANHAM, Reyner, *Los Angeles : The Architecture of Four Ecologies*, 1971

Reyner Banham emploie le terme d'écologie pour décrire les fondements de l'urbanité angelena : *surfurbia*, *les collines*, *les plaines du ça* et *autopia* sont ces quatre écologies.



Le rail se développe grâce à la plaine et influencera les tracés autoroutiers (Banham 1971)

Le choix du terme d'écologie pose question. Stricto sensu, l'écologie est la *science qui étudie les relations entre les êtres vivants (humains, animaux, végétaux) et le milieu organique ou inorganique dans lequel ils vivent*¹⁰⁵.

L'écologie de Banham, ça n'est pas seulement le mode de vie, la relation entre les usages des angelenos et l'environnement spatial. Le terme d'écologie, chez Banham, ne semble pas être une déformation du sens originel. La dimension écologique, au sens premier, semble au contraire être le fondement, le déterminant des usages humains. Banham montre en effet comment l'écologie naturelle (la plaine, les collines, le littoral) a par sa nature contribué à façonner un certain développement urbain et une diversité des usages, et par là des écologies humaines différentes, des modes de vie spécifiques. Le terme d'écologie est justifié par ses fondements naturels, écologiques. Notre territoire d'étude ici est la frange littorale, un lieu qui est par sa nature spécifique. De fait on peut aussi analyser le développement de ce lieu par le prisme de l'écologie originelle de ce littoral. En clair, ce sont les caractéristiques originelles et naturelles des lieux qui persistent en façonnant leur développement et qui conditionnent les « écologies humaines », les façons de vivre le littoral, et une économie inhérente à ces usages, que l'on va présenter ici grâce à une approche plus sociologique, plus sensible peut-être aussi.

La linéarité du littoral, premièrement, prédispose ce dernier à être le support des objets linéaires : les routes. On parlera du "littoral autodrome" pour étudier l'importance du déplacement le long du trait de côte.

La platitude du littoral, là où terre et mer se touchent selon une relation horizontale, est une caractéristique naturelle qui a aussi conduit à façonner les usages et notamment les usages balnéaires, là où l'homme peut entrer dans l'eau.

L'écologie originelle de la calanque, où la terre et la mer se touchent selon une relation verticale, a prédisposé son utilisation comme quai, comme port. Et plus tard, cette relation verticale sera aussi utilisée dans une logique de déambulation, qui, des tableaux de Vernet à la piétonnisation du Vieux-Port, est une écologie humaine du littoral importante.

Enfin, les écologies des montagnes et de l'insularité, moins adaptées au développement urbain, conditionnent aujourd'hui les usages et répondent à la demande de parc urbain, de l'ailleurs proche ...

¹⁰⁵ Trésor de la Langue Française Informatisé

2.2 Écologie 1 : Le littoral autodrome

On emprunte ici le terme *autodrome* au Plan directeur d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de Marseille (1933), plan « Gréber » du nom de son auteur. C'est le premier véritable plan d'urbanisme de Marseille, issu de la loi Cornudet de 1919.

En 1933, on est à l'aube du développement, plus tardif en France qu'en Allemagne et en Italie, des autoroutes, que l'on appelle encore souvent *autostrades* en reprenant le vocable italien. Leur forme est encore loin des autoroutes actuelles, et le terme "autoroute" ne s'est pas encore imposé.

On perçoit à travers le terme *autodrome* de Gréber plusieurs dimensions : la vitesse, une certaine spécificité de la route autodrome par rapport au réseau local, mais malgré tout des formes encore éloignées des premières autoroutes. Dans l'idée d'*autodrome*, le grec ancien δρόμος (*dromos*), signifie à la fois l'action de courir, l'action de se promener, et le lieu de la course.

De fait, l'autodrome doit ici être compris comme l'action du déplacement rapide, l'action du déplacement qui offre à la vue et qui n'est pas nécessairement un déplacement forcé, et le lieu de ce déplacement, c'est à dire l'infrastructure routière.

On va donc présenter la spécificité de l'infrastructure routière et comment sa forme est issue des caractéristiques naturelles et des contraintes urbaines et portuaires. Puis, on montrera que l'action du déplacement est une expérience cinétique de la ville et donc une manière de vivre le littoral.

Il n'est pas lieu ici de faire l'apologie d'un mode de transport qui est à l'origine de nombreux maux urbains : pollution, occupation de l'espace, ruptures urbaines ... Néanmoins, l'observation des projets urbains, que ce soit à Marseille ou ailleurs, est souvent médiatisée comme la reconquête de la ville sur les territoires de la voiture. A Marseille, le slogan du réaménagement de la porte d'Aix était symptomatique : "*l'autoroute recule, la ville avance*". Il s'agit donc de questionner les différentes dimensions de l'autoroute face à la ville avant de la jeter à l'opprobre de l'urbanisme contemporain.

L'infrastructure routière comme marqueur identitaire de la ville portuaire

On l'a vu, les évolutions techniques du port ont permis aux premiers délaissés portuaires d'être le support d'infrastructures routières. De plus, la linéarité du littoral, même en dehors des espaces portuaires, a été utilisée dans le même sens. De fait, sur la plus grande partie du territoire, la ligne de la côte est couplée par une ligne parallèle de trafic importante. Le littoral se vit donc en mouvement, et donc aussi en voiture.

La contrainte portuaire a conduit à des formes d'infrastructures particulières : déjà dans les années 60-70, le Port Autonome était désireux de ne pas sacrifier son patrimoine foncier et de limiter autant que possible l'emprise des infrastructures de transport, néanmoins nécessaires à son fonctionnement.

En conséquence, c'est par la séparation verticale des systèmes que l'infrastructure de déplacement a été admise sur le port, d'où la présence d'une autoroute sur pilotis. Cette forme d'infrastructure est souvent vue comme le pire ennemi de l'urbain (même si elle permet une certaine porosité puisqu'elle n'entrave pas la circulation locale, à la différence d'une autoroute à fleur de sol). La destruction des autoponts est, dans de nombreuses villes, le symbole de la fin de l'idéologie du tout-voiture.

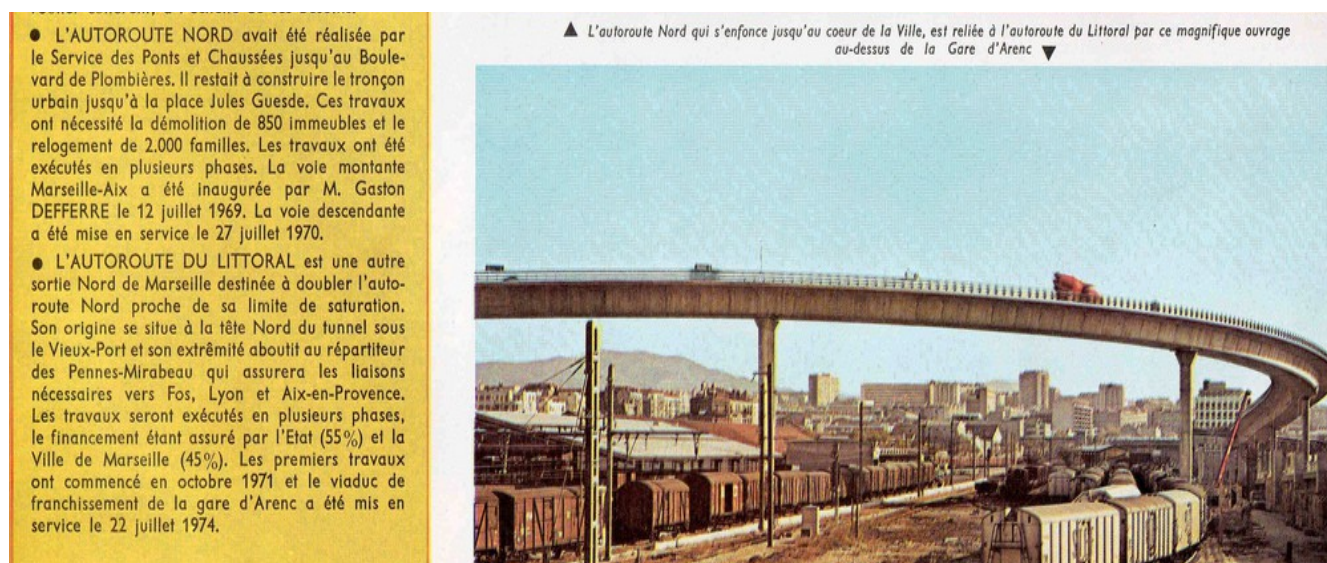
Pourtant, cette forme surélevée d'infrastructures est un caractère typique des villes portuaires. On retrouve, en raison des mêmes contraintes, des autoroutes surélevées au dessus des emprises du port dans un certain nombre de villes portuaires. C'est par exemple le cas des *sopraelevate* italiennes : la sopraelevata Aldo Moro

qui longe le port de Gênes, la sopraelevata Porto à Reggio di Calabria, la SS224 à Livourne ou encore la *nuova sopraelevata* de Trieste.

Des infrastructures similaires se retrouvent aussi, dans des formes moins absolues que les exemples italiens, dans la plupart des autres pays méditerranéens. Des autoroutes surélevées ont aussi été construites au dessus des ports d'Europe du Nord mais la nature des ports étant différente, ces axes ne pénètrent pas au cœur même des villes : les ports d'Europe du Nord étant des ports fluvio-maritimes (à cause des marées), les axes de transit longeant le littoral sont perpendiculaires à la structure des ports. A l'inverse, les ports méditerranéens, qui ont connu pour l'essentiel des croissances linéaires, le long de la côte, comme on l'a énoncé en première partie, les axes de transit lourd sont parallèles au port. Gênes et Marseille sont les exemples les plus significatifs. A Marseille qui plus est, l'autoroute du port n'a pas été construite seulement pour relier le port à l'arrière pays, elle l'a été aussi et surtout pour relier les bassins Est du port aux bassins Ouest de Fos sur Mer et à l'étang de Berre : c'est une infrastructure portuaire par essence.

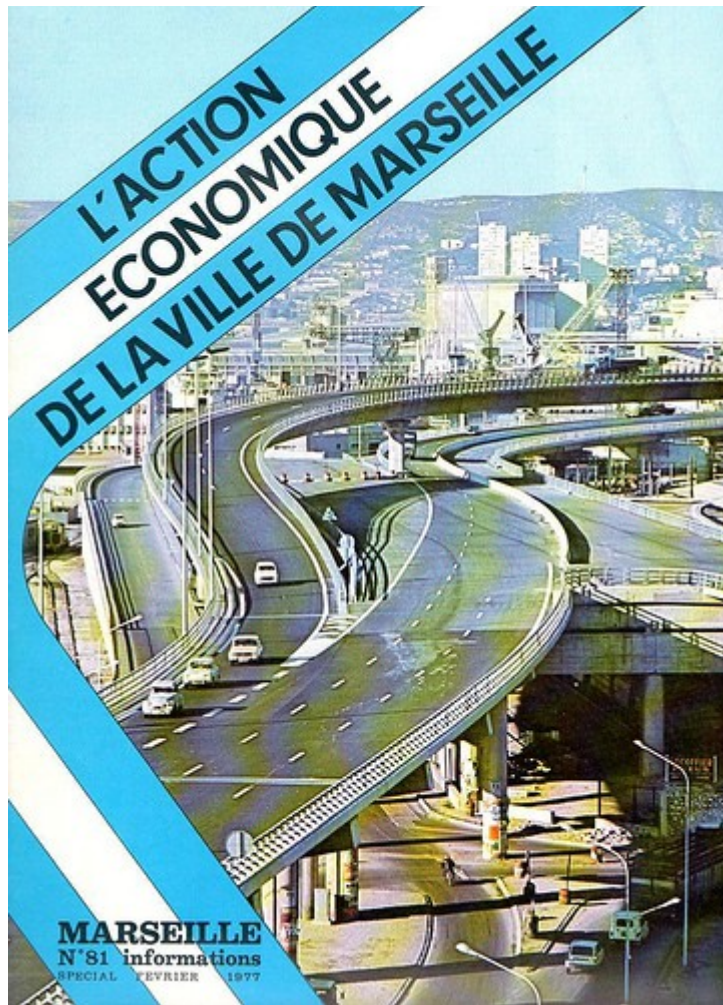
En dehors de l'Europe, on retrouve ces formes à New-York ou Rio. Il semble que les villes fluviales aient connu une adaptation similaire à l'automobile, mais plutôt en décaissant les voies de trafic routier sous le niveau du sol urbain : c'est le cas des voies sur berges que l'on retrouve à Paris, Lyon, Grenoble ...

L'infrastructure routière surélevée est donc un trait commun aux villes maritimes portuaires et donc un marqueur identitaire. De plus, l'objet routier est, en lui même, un marqueur temporel, témoin d'une époque tout-automobile. *Medium is message*, dit-on : l'infrastructure routière est porteuse de sens, sur son contexte de construction. L'enthousiasme qu'elle suscite lors de sa construction en témoigne :



« Un ensemble routier cohérent vers Fos et Berre », le « magnifique ouvrage d'Arcenc », bulletin municipal de février 1977, scanné et publié sur <http://forum.sara-infras.fr> par le forumeur "revjoy"

On peut donc poser ici l'hypothèse d'une dimension patrimoniale de ces infrastructures, qui représentent une certaine forme du rapport ville-port et une façon d'utiliser le littoral.



L'action économique de la ville de Marseille, bulletin municipal de février 1977, scanné et publié sur <http://forum.sara-infras.fr> par le forumeur "revjoy"

Questionner la notion de patrimoine face au regard de l'urbanisme contemporain

L'urbanisme, comme toutes les disciplines relatives à l'aménagement du territoire, est une histoire de courants idéologiques qui se succèdent. Chaque courant se construit en opposition au courant précédent. De fait, chaque courant contribue à réhabiliter les courants désavoués par le précédent : ainsi par exemple le postmodernisme, en désavouant le modernisme, réhabilite des courants plus anciens tels que les réflexions sur les cités jardins qui avaient été désavoués par le modernisme. Aujourd'hui, les théories urbanistiques (durabilité ...) se construisent en opposition aux théories qui ont conduit au développement de la voiture et de ses territoires en ville.

De plus, la prise de distance actuelle des urbanistes à l'égard de ce passé récent se traduit par une matérialisation violente : la volonté de détruire, ou *a minima* de camoufler, de cacher ces infrastructures routières, de les faire sortir du fait urbain. Pourtant, il a été démontré que l'infrastructure était créatrice d'urbanité.¹⁰⁶

¹⁰⁶ PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (sous la dir. de), *La Métropole des infrastructures*, 2009, éd. Picard, Paris

Il y a donc fort à parier que les futurs courants de pensée urbanistiques chercheront à s'échapper de cette logique destructrice et, au contraire, chercheront à trouver de la qualité dans ce que notre génération urbaine contribue à détruire : après la prise de distance et le rejet du rêve automobile viendra la prise de distance par rapport à ce même rejet.

En attendant, cette infrastructure routière, portuaire, subit les différentes formes de destruction systématique qu'on leur accorde. Un des avatars les plus répandu est le réflexe quasi-pavlovien du *green washing*. Tout urbaniste ou architecte amené à réfléchir au devenir de ces infrastructures se sent obligé de les détourner et de les transformer en promenade dominicale. C'est là encore une extension de la vision béate d'un espace public de déambulation, où l'Homme se repose et consomme. Une représentation paradigmatique de cette tendance est cette proposition de réaménagement de la *sopraelevata* génoise :



Ce projet de l'Atelier DCCP¹⁰⁷ pour la *Sopraelevata* génoise est la représentation parfaite de l'application industrielle des recettes de l'urbanisme contemporain. Il n'est pas le lieu ici de pointer du doigt un projet en particulier, de nombreuses propositions sur la même *sopraelevata* génoise réalisées au cours de la même consultation, présentent les mêmes fondements, ce qui laisse à penser que ces fondements étaient des invariants imposés par la municipalité.

Il est à souligner que cette application d'une recette simple et facile, remplacer le goudron par de la pelouse, ne remet pas en question la forme urbaine (le viaduc), conservée. D'autres projets, sur la même *sopraelevata*, imaginent une reconversion en lieu de *street art*, en conservant aussi la forme. Une telle infrastructure a été conçue comme un outil, une fonction urbaine et la forme n'est qu'une conséquence de cette fonction : garder la forme sans la fonction semble donc absurde, puis qu'on garde une forme qui perd son sens sans fonction. Cette distinction est proposée par Reyner Banham, non pas dans son ouvrage *Los Angeles*, que l'on mobilisera plus tard, mais dans un court-métrage de 1972¹⁰⁸, où il déclare, au sujet du réseau de freeways de Los Angeles, que la forme n'importe pas, ce qui compte c'est que Los Angeles fonctionne ("works"). De fait, comme on l'a souligné en seconde partie au sujet de la mise en vitrine, le verdissement de l'infrastructure

107 Étude sur le requalification de la Sopraelevata de Gênes, DCCP Architectes, 2006,
<http://www.atelierdccc.com/index.php/urbanisme/reamenagement-du-port-de-genes>

108 Reyner Banham loves Los Angeles, documentaire (52 min) de Julian COOPER pour la BBC, 1972

routière, détournée de sa fonction, participe là encore à ce que nous avons nommé dans la partie précédente sur l'esthétisation de l'ordinaire portuaire, une *ludification de second degré*.



High Line New-York (photo thehighline.org)



Rénovation supraelevata, DCCP

Par ailleurs, il est encore incroyable de voir l'influence internationale des formes urbaines, le projet présenté de réaménagement de la *sopraelevata* reproduisant complètement le projet de la *High Line* new-yorkaise, depuis le concept jusqu'au calepinage des lames de bois.

Les processus de patrimonialisation sont complexes, et le terme connaît une explosion sémantique. Si tout ce qui est caractéristique d'une époque est patrimoine, alors, pourrait-on dire, la rapport actuel à l'urbanisme moderne, significatif de notre époque, est patrimonialisable, et ainsi l'acte de détruire ou de ludifier est à son tour une forme de patrimoine : la *High Line* et ses copies deviendront, en tant que message sur la manière de concevoir la ville du XXI^e siècle, un patrimoine. Ce raisonnement par l'absurde montre qu'il faut prendre un certain nombre de précautions dans notre rapport au passé, et qu'une prise de recul sur une période de l'urbanisme doit nécessairement s'accompagner d'un respect du passé, pas tant pour adapter la ville aux enjeux présents, mais surtout pour assumer une histoire et permettre de transmettre un legs. Si la ville est un palimpseste, les couches les plus récentes, qui sont donc les plus fragiles, ont aussi droit de cité.

On touche là à une dimension plus philosophique de l'action humaine en générale, et de l'historicité de notre société¹⁰⁹ qui a conscience de son potentiel d'action dans la flèche du temps tout en ayant un pouvoir de sélection vis à vis du passé, et donc une approche mémorielle et non pas historique.

Ce mémoire n'a pas la prétention d'être le procès de la ville contemporain ni, encore une fois, de militer pour la voiture en ville ou une approche passéiste de l'urbanisme. Simplement, cet aparté nous a permis de questionner une expression particulière du patrimoine portuaire, en écho avec la *mise en vitrine* dont on a parlé précédemment, et ce questionnement vient en préalable à l'écologie même de l'autodrome, sa qualité scénique que l'on présentera subséquemment : il serait inélégant de fustiger le mépris exprimé par défaut envers les infrastructures routières, si l'on ne s'essaye pas maintenant à chercher quelles sont leurs possibles qualités en 2014, et pourquoi elles méritent plus qu'une destruction ou un *green washing* absurde les dénuant de leur sens originel.

La qualité scénique du déplacement

Premièrement, les infrastructure, et le transport en général, a été dans l'histoire un outil de prise de conscience des paysages. C'est ce que montre l'ingénieur Marc Desportes dans *Paysages en mouvement*,

109 HARTOG François, 2002

*perception de l'espace et transport (XVIII^e-XX^e siècle)*¹¹⁰ où il développe l'hypothèse d'un certain déterminisme du mode de transport sur les paysages induits : chaque nouveau mode de transport, au cours de l'Histoire, a livré au voyageur une nouvelle dimension du paysage en provoquant une nouvelle forme de regard. La vitesse, floutant les premiers plans, a notamment obligé les premiers voyageurs du train à porter leur regard vers le lointain, et ainsi de suite. La thèse est audacieuse

Au delà de la dimension intrinsèque de l'infrastructure, ce que nous voulons souligner ici c'est sa participation à une expérience, à un vécu du waterfront.

En France, les travaux scientifiques sur le transport et la mobilité considèrent le déplacement de façon assez froide, technique et statistique : le trajet, c'est le déplacement de A vers B, un vecteur dont le sens est fonctionnel et qui n'a pas de qualité propre. Un vecteur vide.

L'idée d'un déplacement comme subi et comme seule réponse à un besoin de se trouver à un point distant est erronée. Chalas a fait de la mobilité un de ses piliers de la ville contemporaine et démontre que la mobilité est un fait culturel et choisi.

Une dimension qualitative, scénique, on pourrait même dire poétique en certain cas, ne semble pas faire l'objet d'un intérêt particulier. Pour autant la route est, au delà de sa fonction, porteuse d'aménités. En France, le terme très restrictif de "route touristique" seul est mobilisé dans des politiques de développement local. Les routes touristiques sont originellement des circuits thématiques (route des vins d'Alsace) ou retraçant un parcours célèbre (route Napoléon). Aujourd'hui c'est l'exaltation des routes pittoresques, qui mettent en scène des paysages mais qui n'intègrent pas forcément l'objet route comme partie prenante voire centrale de ce paysage.

Le monde anglophone utilise le terme plus intéressant de *scenic roads*. Les *National Scenic Byway*¹¹¹ américaines sont classifiées aussi selon six critères intrinsèques : archéologie, culture, histoire, nature, récréation, et dimension scénique (expérience visuelle vécue par l'usager). Le monde anglophone, toujours, utilise un terme pour décrire le déplacement qualitatif, au cours duquel on est en relation d'observateur avec le paysage : l'idée du *cruise*, du *cruising*, terme originellement marin (on le retrouve dans *croisière*) qui évoque l'idée du déplacement à vitesse constante, où l'impératif n'est pas tant d'arriver à destination mais de profiter du mouvement. En France le terme *croisière* n'a pas été appliqué au domaine routier, contrairement aux États-Unis où la dimension qualitative du déplacement fait partie intégrante de la culture automobile, qui allie l'objet automobile symbole de liberté, voire d'un certain nihilisme, avec l'idée toujours prégnante de la *mother road*, la route et sa dimension maternelle voire civilisatrice... La route semble donc profondément imprégner la culture américaine, que ce soit à travers la musique folk, la *beat generation*¹¹², les *road movies*, le mythe du *road trip*...

L'expérience visuelle, cinétique, est particulièrement intéressante. D'ailleurs, les économistes ne s'y sont pas trompés puisque les routes et les premières autoroutes ont toujours été un lieu important d'affichage publicitaire, ce qui montre bien l'importance de ce qui est vu depuis le déplacement.

La cinétique proposée par les infrastructures routières ici est remarquable à plusieurs titres :

Les *sopraelevata* et la corniche sont des routes en ville. Ce sont des objets à caractère extra-urbain ou périurbain qui sont implantés jusque dans le cœur des villes. Par essence, la route, *via rupta* (voie rompue,

110 DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement, perception de l'espace et transports (XVIII^e-XX^e siècle)*, 2005, éd. Gallimard

111 <http://www.fhwa.dot.gov/byways/>

112 KEROUAC Jack, *Sur la route* (titre original *On the road*), 1957

idée de rupture), et la rue, *ruga*, sont opposées. La route est technicité, circulation, transit. La rue est un sillon de distribution, de desserte. La question des rapports route-rue est une réflexion traditionnelle que l'on retrouve dès les années 20 chez l'architecte Henri Prost, qui étudie le passage progressif de la route en rue en entrée de bourg, dans le plan sur la côte d'azur¹¹³.

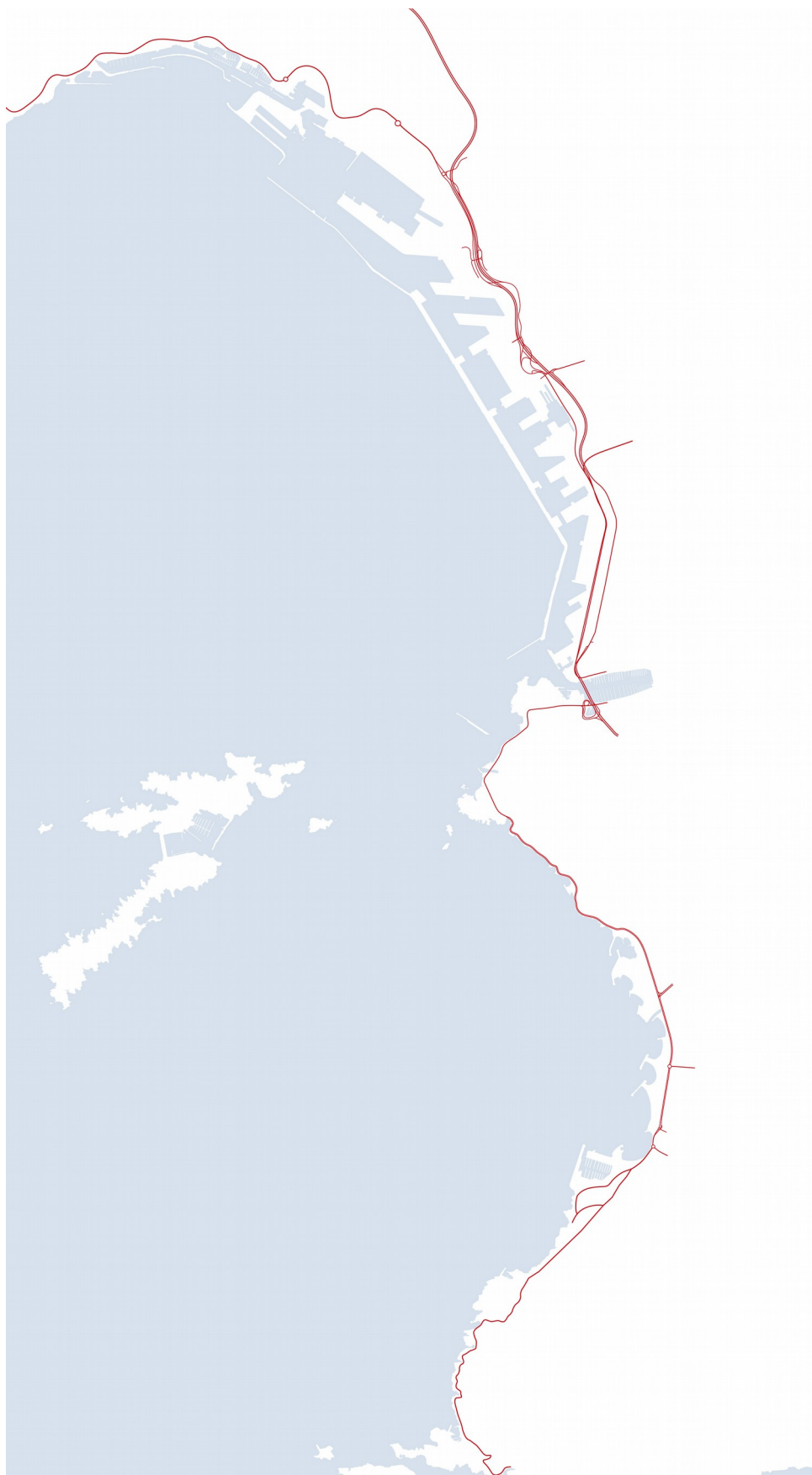
Ici, la route reste route, la question est celle de la cohabitation entre un objet répondant à la grande échelle et son inscription dans le territoire urbain de la petite échelle.

Un objet routier extra-urbain en plein centre ville est donc créateur d'un paysage urbain en mouvement, celui d'offrir en spectacle le panorama urbain au plus proche pour l'automobiliste.

Parcourons maintenant le spectacle proposé par l'autodrome marseillais.

113 PROST Henri, Plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise, 1923

L'expérience cinétique de l'autodrome marseillais



Sont constitutives de l'autodrome les infrastructures autoroutières de l'A55 (et ses dépendances comme l'A557, la D5 et la D558, les tunnels de la Joliette ...) pour la partie Nord ; et la Corniche Kennedy, la Promenade Pompidou, l'avenue Mendès-France et, de manière subsidiaire, l'avenue de Montredon et la route des Goudes pour la partie Sud. Du Nord au Sud, le déplacement le long de ces infrastructures est une expérience cinétique remarquable.

L'A55 est une pénétrante autoroutière. Comme l'A7 plus à l'Est, elle descend d'un massif montagneux, la chaîne de l'Estaque, qui est une coupure d'urbanisation. De fait, la problématique de l'esthétique des entrées de villes, qui semble être le seul avatar d'une réflexion croisée de la perception urbaine depuis la route et des formes urbaines, ne se pose pas ici. Les éléments constitutifs des entrées de villes classiques (zones commerciales, magasins "boîtes en carton"...) sont relégués derrière les massifs montagneux, séparés de la ville, ce qui pose les questions actuelles d'équité territoriale face aux taxes dans le cadre de la métropole, mais notre propos ici est simplement de constater que, de fait, cette entrée Nord de Marseille est libérée de ces paysages uniformes et, de l'avis de tous, sans valeur esthétique. Le tunnel des Treize Vents marque l'entrée de l'A55 dans le territoire communal de Marseille et fait en même temps passer l'automobiliste venant du Nord d'un paysage naturel et aride à un paysage urbain dense, sans signe annonciateur.

Là, en hauteur, l'autoroute offre à voir à l'automobiliste un panorama aérien sur la rade, avant d'"atterrir" et de serpenter pour rejoindre les ports, qui exposent grues et navires au spectacle automobile. Si les voies du port sont impénétrables, celles de l'autoroute sont une des meilleures manières de le saisir. Collée aux collines de La Calade et la Cabucelle, l'autoroute marque l'emplacement de l'ancien trait de côte et délimite ainsi la ville du domaine portuaire. A partir de l'échangeur de Cap Pinède, l'A55 pénètre plus avant sur le territoire portuaire et commence son parcours en aérien, sur pilotis. Cette séquence aérienne est un belvédère : elle offre à voir le port et la ville. La forme piranésienne des échangeurs et de viaducs d'Arenc a dicté à Zaha Hadid les formes de la tour qu'elle a construit pour la CMA-CGM. Dans le secteur d'Euroméditerranée, l'autodrome offre ainsi à la vue le patrimoine portuaire réaffecté (le Silo...) et les nouveaux symboles du dynamisme économique avec les immeubles de bureaux. L'autodrome est à la fois spectateur et acteur de la skyline littorale.



Medium is message ?

De même, dans cette séquence du port dont il offre la découverte en mouvement, l'autodrome est à la fois spectateur et acteur du patrimoine portuaire : c'est un objet significatif de ce patrimoine. Visiter un port par le biais d'un processus de mise en valeur mercatique serait une prise de distance, un régime d'historicité différent. Ici le port est montré tel qu'il est, brut, technique et routier. *Medium is message*, et le médium d'observation qu'est le viaduc fait aussi partie de ce qu'il montre : c'est un élément du port. Qui plus est, l'autoroute, dans sa fonction de découverte du paysage, se conjugue en France avec le développement des panneaux touristiques bruns, qui proposent aux voyageurs une sélection patrimoniale. Ici le panneau invite à prendre conscience de la valeur intrinsèque du vecteur comme message avant tout (photo de la page précédente).

Au niveau des Docks, l'ancien viaduc a été remplacé par un tunnel. On peut évoquer ici la métaphore filée qui nous inspirait en première partie, faisant de Gyptis et Protis les deux allégories des antagonismes de l'identité de la ville-port, mobilité versus sédentarité. Ici, la mobilité est représentée par le viaduc, le déplacement rapide, la sédentarité est représentée par le nouveau boulevard du Littoral qui la remplace. L'enterrement de l'infrastructure est la forme absolue du retour de la rue, alors que la route est rejetée sous le sol urbain. Gênes à l'inverse, malgré les réflexions et propositions, semble accepter sa séquence autoroutière et la valoriser, peut-être parce que l'ampleur de la *sopraelevata* dissuade tout projet d'enterrement.

Finalement, le renouvellement du rapport ville-port, c'est bien la domination du Gyptis sédentaire et local face au Protis mobile. Quoi qu'il en soit, la suite continue des tunnels Joliette, Major, Vieux-Port et Carénage permettent une traversée intégrale du centre ville en voie rapide souterraine, sur près de cinq kilomètres : le Protis n'est pas tant vaincu, il est simplement caché pour faciliter les usages sédentaires de la ville. Caché aussi pour ne plus porter « *atteinte à la dignité de la cathédrale de la Major* ». ¹¹⁴



La route sous la rue : encore une fois, c'est le séquençage vertical qui crée la conciliation

114 RODRIGUES-MALTA Rachel, *Régénération urbaine : variations sud-européennes*, in *L'information géographique* n° 65-4, 2001

Après l'échangeur du Carénage, l'autodrome retrouve la mer aux Catalans où commence la Corniche. La sociologue Bertile Beunard¹¹⁵ a présenté les différentes valeurs sociales de cette corniche, à la fois populaire (le bain, la pêche) et distinguée (la riviera du Roucas Blanc). Bertile Beunard souligne la valeur paysagère des routes en corniche, et sa dimension hybride entre frontière sociale et lieu de rassemblement. L'aménagement de la Corniche est progressif, mais son aspect actuel date de la municipalité Defferre qui transforme la Corniche en axe de trafic lourd entre 1954 et 1968.

La Corniche est une expérience scénique à part entière. Large, peu entravée par des carrefours, et amenant l'automobiliste, mais aussi ici le joggeur, à se déplacer le long d'un panorama littoral dégagé, elle est une route qu'on emprunte par plaisir et sur laquelle le déplacement, porteur de qualités urbaines, est souvent fluide, quoiqu'on ne regrette pas forcément d'être bloqué par un embouteillage permettant de prolonger l'expérience visuelle. Au delà de la qualité scénique, la Corniche est une collection de monuments à la maritimité. Ce n'est plus, comme pour l'autoroute du littoral, une mise en scène des objets portuaires, mais un parcours à travers des monuments illustrant d'autres rapports à la mer : le marégraphe, les petits ports de pêche (le vallon des Auffes ...), le monument aux morts de l'Armée d'Orient et des Terres lointaines, cette « porte de l'Orient » construite par Gaston Castel pour honorer les morts de la Première Guerre Mondiale, le monument aux Rapatriés d'Afrique du Nord, les baraques de pêcheur, les hôtels particuliers de la bourgeoisie marseillaise, les plages des Catalans et du Prophète... Chacun, à leur manière, est évocateur d'une valeur particulière de la mer.



L'autodrome sud : la Corniche Kennedy (photo Ville de Marseille)

Après la Corniche, l'autodrome longe les plages du Prado. La dernière séquence de l'autodrome est annexe, car ce n'est plus le lieu du déplacement rapide. Le chemin des Goudes relie le sud de la ville aux villages de

115 Bertile BEUNARD, *La Corniche marseillaise, entre regards distingués et loisirs populaires*, Les Annales de la Recherche Urbaine n° 85

pêcheur des Goudes, puis au village de Callelongue, en cul-de-sac, qui marque le début des Calanques. Sur sa dernière partie, les raisons du déplacement sont différentes et la forme de l'infrastructure aussi. Mais on retrouve la forme de route en corniche, qui offre au regard la proximité de la mer, avec en plus une dimension sauvage, celle d'un paysage véritablement extra-ordinaire aux portes de la ville.

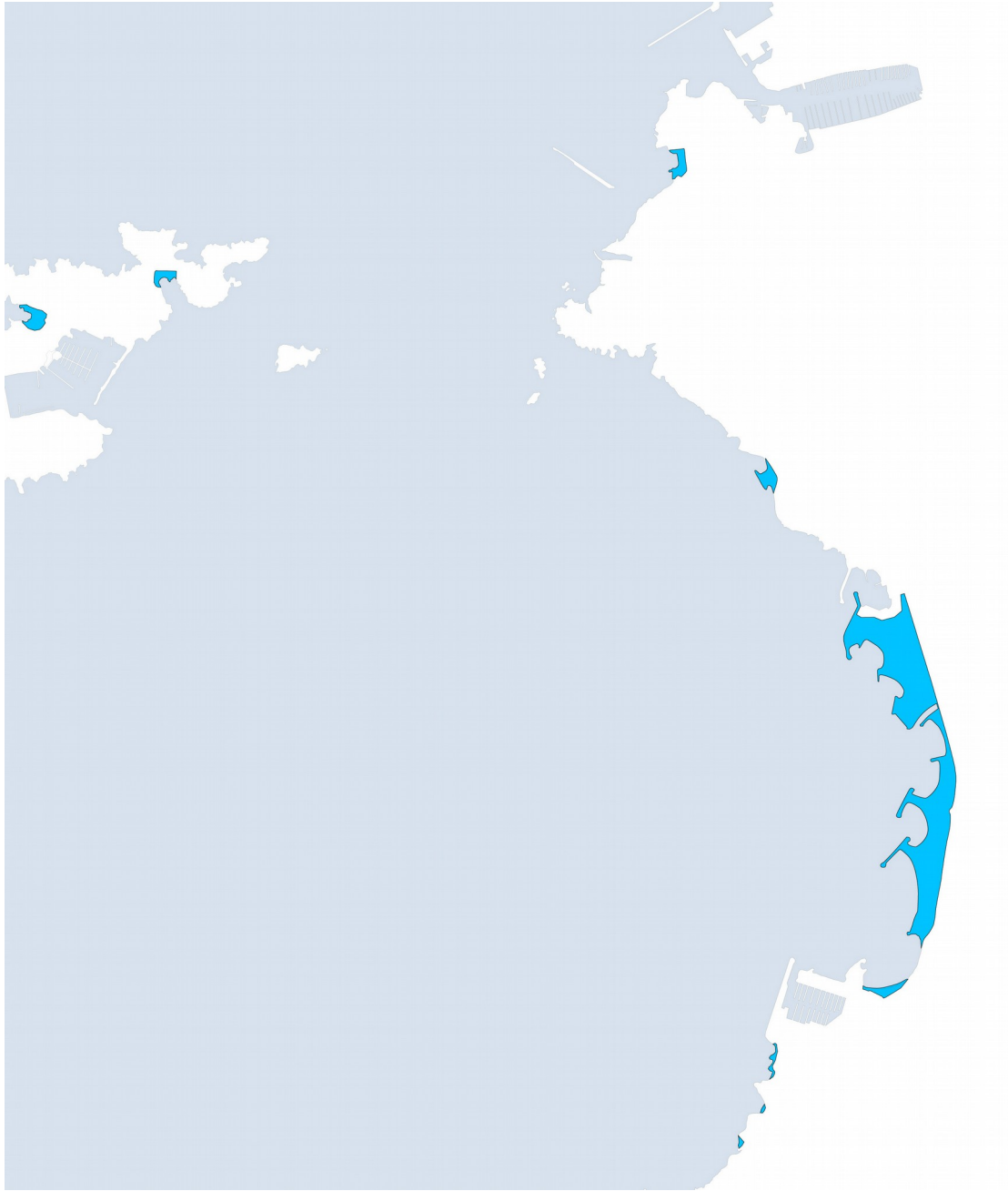
Sur l'ensemble de son parcours, la dimension cinétique de l'autodrome est confirmée par son utilisation cinématographique importante, que ce soit sur sa partie autoroutière, sur la Corniche, ou sur la route des Goudes, chaque séquence étant mobilisée dans des films par ailleurs bien différents. Cette première écologie est donc la plus caractéristique du littoral car présente sur l'ensemble de la façade maritime urbaine. Aujourd'hui, sa dimension écologique (au sens de l'écologie *Autopia* de Banham) se trouve aussi dans son intégration à un réseau routier plus large. Mais ce que nous voulons faire ressortir là encore, c'est bien la triple dimension de l'autodrome :

- la fonction du déplacement, du fonctionnalisme
- la fonction de la vue, du paysage du *waterfront* en mouvement
- la forme variée mais issue de la linéarité du littoral et des contraintes

On soulignera aussi que l'autodrome, considéré localement comme un facteur de coupure entre ville et mer, permet à l'inverse le lien entre le Nord et le Sud de la ville, entre des quartiers riches et d'autres moins, entre les tissus denses et les espaces naturels, entre les quartiers résidentiels et les lieux d'emploi, et enfin permet de se déplacer le long des différentes Cités de la Méditerranée et donc d'offrir la diversité des usages.

C'est la forme du lien entre l'eau et la terre, plus précisément, qui est à l'origine des écologies suivantes.

2.3 Écologie 2 : La platitude, le balnéaire



Géographie de l'écologie balnéaire

La seconde écologie que nous pouvons définir est celle issue de la platitude du littoral, propice au développement de la plage : le terme de *plage* est d'ailleurs issu du latin *plaga*, étendue de terre plate.

Cette écologie est celle du rapport sensible à l'eau : c'est celle où l'individu est invité à s'immerger, à vivre une réelle expérience du littoral, contrairement aux autres où l'individu est toujours distant de l'eau.

On peut parler d'écologie car la plage est une manière de vivre le littoral à part entière. Cette manière de vivre a une temporalité propre : on parle par exemple de *journée à la plage*. On reste à la plage plus longtemps, on y est statique, à quelques exceptions près, mais le périmètre de déplacement des plagistes est souvent réduits.

La plage est un lieu aux temporalités diverses, les usages, et donc les usagers, évoluent au cours de la journée, en fonction des valeurs recherchées : le calme, un soleil plus ou moins fort, la soirée. Un récent article publié dans La Provence¹¹⁶ dans le cadre d'une série d'articles sur les lieux de vie importants de l'imaginaire marseillais, fait parler ces différents usagers, et illustre la diversité des préoccupations de l'écologie balnéaire : on choisit de venir tôt pour avoir une bonne place, on a ses plages préférées, où l'on a ses habitudes, et où l'on retrouve des plagistes habitués... On y vient pique-niquer, comme une sortie familiale dominicale, ou bien simplement lire un moment ... Autant d'usages liés à un certain rapport à la mer.

La staticité des comportements balnéaires entraîne une organisation des plagistes et un équipement particulier : on ne va pas *à la plage* comme on va *en ville*. De fait, la plage semble jouir d'une certaine extraterritorialité, dans la mesure où ce qui s'y passe, son organisation interne, répond à des données sociétales¹¹⁷. La plage, c'est la société du temps libre, la recherche de la détente, du soleil ... les motivations du plagiste sont issues des évolutions sociétales

L'organisation induite par les activités balnéaires se traduit sur place par une économie spécialisée, qui dépasse le périmètre strict de la plage. L'environnement immédiat du quartier balnéaire a intégré les usages ludiques et l'offre économique s'y est adapté, si bien que la plage peut être considérée comme un écosystème humain relativement indépendant du système urbain, auquel elle est d'ailleurs très mal intégrée en termes de transports en commun : la plage est un lieu qui fonctionne en synergie avec l'autodrome.

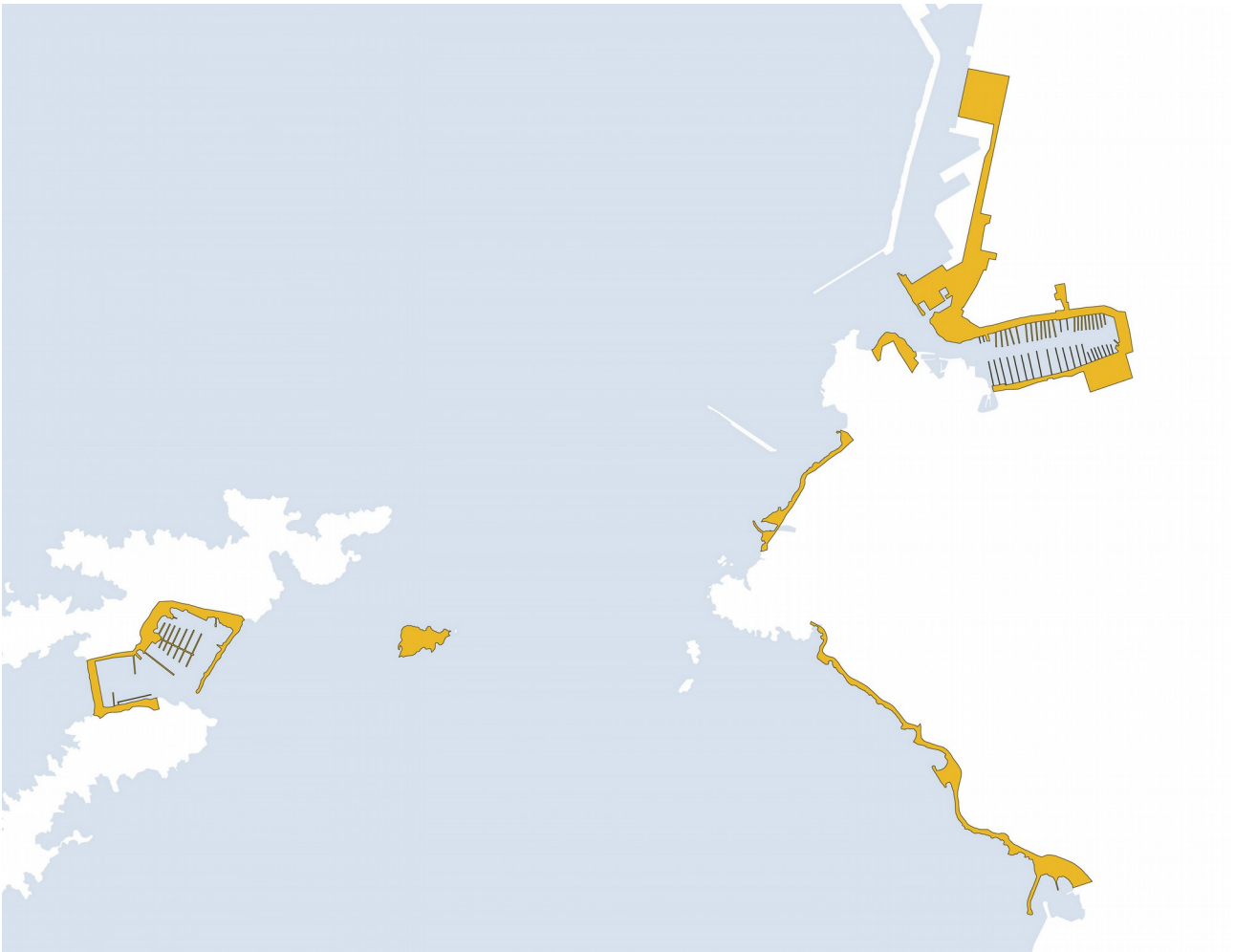
Cette relative indépendance est donc à mettre en lien avec le concept de *bulle touristique* que l'on avait mobilisé au sujet du waterfront d'Euroméditerranée.

On a ici affaire à une certaine forme de bulle. Néanmoins, les plagistes sont ici des locaux, des urbains. La plage est une forme de parc urbain, comme une aménité de la ville. De fait, la plage apparaît comme l'une des façons de vivre la métropole, au choix des individus. On peut donc parler d'une écologie du littoral à part entière.

116 FLEURY Lola, *Marseille : 24 heures à la Pointe Rouge*, La Provence du 9 août 2014, <http://www.laprovence.com/article/actualites/2993501/marseille-24h-a-la-pointe-rouge.html>

117 VIARD Jean, *Le sacre du temps libre, la société des 35 heures*, Éditions de l'Aube, 2002. D'autres ouvrages nombreux de Jean Viard concernent les nouvelles temporalités du loisir.

2.4 Écologie 3 : La calanque et le quai, les terrasses de la mer



Géographie de l'écologie du quai

Si la plage est une relation mer-terre horizontale, la géomorphologie de la calanque induit une relation mer-terre verticale. C'est en raison de cette relation que la calanque originelle, le *Lacydon*, a été jugé apte par les Phocéens à accueillir le développement du port. La mer profonde se retrouve en bordure immédiate des terres, contrairement à un littoral de plage.

De fait, la verticalité de cette relation a favorisé l'apparition de la forme du quai : dans cette forme là, la terre et la mer sont immédiatement confrontées, sans la phase de transition que représente la plage.

Cette écologie naturelle a entraîné, donc, le développement du quai, de l'activité portuaire. Mais pas seulement : la superposition verticale de la terre et de la mer, proche mais intouchable a entraîné le développement d'usages différents : le belvédère, observation du panorama maritime, et la déambulation. On utilise ici le terme de "terrasse de la mer", en raison de cette relation visuelle. On fait aussi ici référence aux *Terrasses du Port*, le centre commercial, qui utilise cette forme de terrasse comme aménité. D'autres usages en découlent, notamment les usages de la restauration et de la récréation, qui viennent utiliser l'aménité de la terrasse et la conforter par une offre commerciale.

Ces usages sont anciens : les littoraux verticaux ont toujours été un lieu de déambulation : on se rappelle du débat sur les murailles de Barcelone dont nous parlions en première partie. La vue sur la mer, l'observation

du va et vient des bateaux, ont toujours un loisir pour les urbains. On pense par exemple aux tableaux de Vernet et notamment *L'Entrée du port de Marseille* (1754) où l'on voit les bourgeois contempler le spectacle maritime.



Joseph Vernet, *L'Entrée du port de Marseille*, 1754

On parle de déambulation ici, et non pas de promenade par exemple. Déambuler, c'est se promener, mais à sa fantaisie, sans but précis, et non pas le long d'une ligne mais dans un espace ouvert de tous côtés : la racine latine *amb* que l'on retrouve dans *ambio* et *ambulo* marque l'idée de l'autour que l'on retrouve dans le mot *ambiance*. Si la promenade suit une ligne, un objectif, la déambulation est là dans le regard panoptique, l'espace ouvert.

La géographie de cette écologie est assez découpée. On retrouve le principe de la terrasse en tant qu'écologie au jardin du Pharo, sur les quais du Vieux-Port, le long de la Corniche, sur la terrasse des Terrasses du Port, et peut-être un jour sur la Digue du Large si son accès est rouvert.

La piétonnisation du Vieux-Port participe à rendre ses quais à cette écologie de la déambulation.

La Corniche est l'union spatiale de l'écologie verticale du quai et de l'autodrome du déplacement. L'écologie du belvédère et de l'observation y transparaît à travers le fameux banc qui longe la route sur toute la façade maritime, et qui est par ailleurs considéré comme le "plus long banc du monde" avec plus de 3 kilomètres. Ce banc est prisé des pêcheurs, qui s'y installent plusieurs heures, des passants, qui observent la mer et les îles... L'écologie du déplacement y transparaît aussi, non plus seulement par l'automobile comme on l'a montré précédemment, mais aussi par son succès auprès des joggeurs, qui y trouvent l'alliance du déplacement lent (on est plus dans la logique de la promenade que l'on esquissait dans l'autodrome) et du panorama.

Si la forme verticale du rapport mer-terre permet l'écologie du quai et de la terrasse, dans sa forme la plus

extrême, elle rend impraticable le développement urbain : la forme extrême de la relation mer-terre est celle proposée par la montagne, dont les caractéristiques ont limité toutes formes de développement urbain. La logique déambulatoire se traduit donc ici par des usages plus sportifs : ceux de la randonnée, de l'escalade ...

La montagne a par ailleurs une dimension intéressante par rapport aux *waterscape* : elle révèle la mer et la ville depuis un point élevé. Cette prise de distance est le cœur de notre dernière écologie.

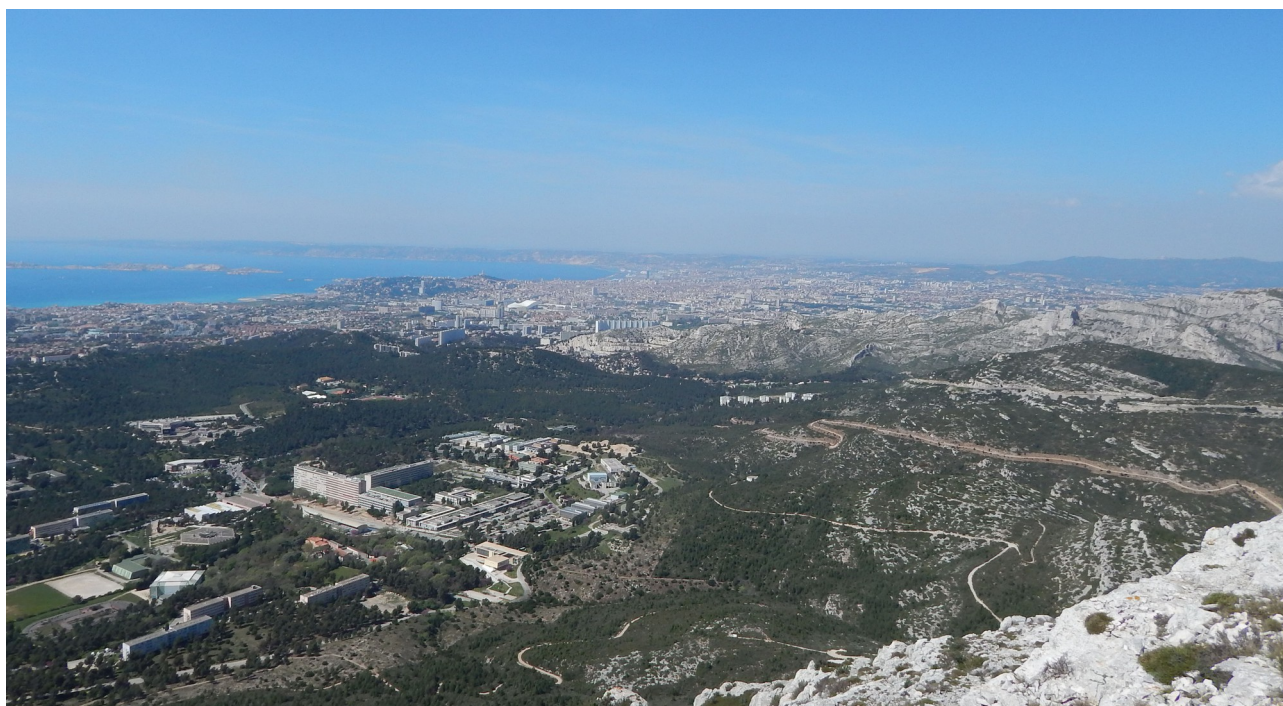
2.6 Écologie 4 : S'éloigner du trait de côte pour le comprendre

La nature et les valeurs de l'objet littoral sont différentes selon le point de vue.

Jusqu'à présente, que ce soit à travers les Cités de la Méditerranée ou les écologies précédentes, on a considéré le rapport ville-mer à partir du trait de côte, selon une approche matérielle et macroscopique.

Pour comprendre l'essence du rapport ville-mer, il peut-être intéressant de prendre du recul, afin de gommer les aspérités et de lisser le *waterscape* pour mieux le saisir. Ainsi, l'observation lointaine du littoral, depuis un point de vue terrestre ou maritime, peut révéler une nature véritable de l'objet "littoral". Il ne s'agit pas là d'abandonner la notion d'écologie telle que nous l'avons définie : on va voir que la présence d'un littoral, même lointain, a une certaine influence sur les usages.

La mer lointaine, ou les aménités de la *vue sur mer*



Marseille depuis le Mont Puget

On peut se demander en premier lieu quel est la valeur, la qualité du littoral vu depuis l'intérieur des terres.

L'hypothèse d'une influence de la *vue sur mer* dans l'urbanisation des régions littorales a été développée et vérifiée par Samuel Robert¹¹⁸, qui arrive grâce aux outils de Système d'Information Géographiques à démontrer que, sur son territoire d'étude (Côte d'Azur et Ponant Ligure), les espaces théoriquement soumis à

118 ROBERT Samuel, *La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant*, thèse de Géographie sous la direction de VOIRON-CANICIO Christine, soutenue le 4 décembre 2009, Université de Nice Sophia-Antipolis

la vue sur mer sont 2,7 fois plus urbanisés que les espaces n'ayant pas de vue sur mer, dans une bande côtière de dix kilomètres, avec un effet plus marqué dans une bande de quatre kilomètres. Samuel Robert propose en outre un modèle de régression linéaire associant le taux d'artificialisation d'une commune à son taux de soumission à la vue sur mer.

L'hypothèse avait été formulée à partir de différents constats : les prix de l'immobilier et de l'hôtellerie plus élevés en vue mer, le constat d'une utilisation de la vue mer dans les campagnes de marketing ... Mais aussi à partir des fondements symboliques de la mer, en faisant appel à Bachelard par exemple, qui, dans sa *Poétique de l'Espace*¹¹⁹, évoque la mer comme une image de l'immensité souvent mobilisée. La mer porte aussi de nombreuses valeurs sociales : elle véhicule une image maternelle, une image de pureté ... Elle est valorisée comme une ressource économique par le tourisme, le sacre du temps libre dont elle est indissociable...

Samuel Robert évoque les travaux de Thomas Herzog¹²⁰ sur les préférences pour les paysages aquatiques : d'après l'étude d'Herzog, qui a fait analyser par un échantillon de 259 étudiants des photographies de paysages comprenant une dimension aquatique (rivière, marais, mer, etc. ...), les paysages aquatiques les mieux notés sont les *mountain waterscapes*, paysages aquatiques de montagne, suivis par les paysages de grande étendue d'eau. On peut établir l'hypothèse que le goût pour les paysages aquatiques de montagnes est dû à l'effet de contraste produit par l'horizontalité stricte de l'eau, tempérant la masse extravagante et verticale de la montagne.

Il semble donc que la vue mer, le littoral vu de loin, soit une aménité urbaine, un élément recherché car faisant appel à la nature profonde des individus.

Par ailleurs, tout comme la colline de Notre Dame de la Garde, le point de vue historique des *vedute* marseillaises, les sommets des montagnes entourant Marseille permettent bien souvent d'offrir à la vue non seulement la mer, mais aussi la ville et surtout le lien entre la ville et la mer : la chaîne de l'Étoile, le mont Puget ou Marseillevyre, dont le nom signifie *d'où l'on voit Marseille*. Depuis ces sommets, pas de rupture ville-mer, mais une friction des tissus, entre l'apparent désordre urbain et l'homogénéité de la mer. Un contraste entre l'étendue bleue qui, de loin, semble inerte et immobile, et l'activité urbaine grouillante qui s'y confronte.

Vue des hauteurs, Marseille semble être par nature l'histoire d'un dialogue avec la mer, un dialogue où le protagoniste urbain n'est plus le sédentaire mais devient le mobile, le mouvant, alors que la mer ne représente non plus le nomadisme d'un Protis mais l'inertie d'une masse aqueuse.

119 BACHELARD Gaston, *La Poétique de l'Espace*, 1957, éd. P.U.F.

120 HERZOG Thomas R., *A cognitive analysis of preference for waterscapes*, 1985, *Journal of environmental psychology* 5, 1985

Marseille depuis la mer



Marseille depuis Niolon (Côte Bleue)

L'observation enfin de la rade depuis la mer, la Côte Bleue ou encore depuis l'archipel du Frioul, révèle une dimension de l'identité urbaine que nous avons parfois esquissé lors de notre liste des *waterscapes* de chaque Cité de la Méditerranée.

Les écologies du littoral que nous avons présenté jusqu'alors adoptaient plutôt le point de vue du terrien qui regarde la mer. Pourtant, voir la terre depuis la mer est aussi une façon à part entière de vivre le rapport ville-mer, le rapport terre-mer.

Depuis la mer lointaine donc, Marseille s'efface. Ce qui frappe en premier lieu le regard, c'est la masse importante des montagnes entourant la ville, et dont on n'a pas nécessairement conscience quand on est en ville : si Stendhal disait qu'il trouvait au bout de chaque rue de Grenoble une montagne, l'adage n'est pas transposable ici. Dans une ville collineuse, peu d'axes permettent de saisir dans leur ensemble la chaîne de montagne ceinturant la ville et la séparant de son agglomération.

La mer révèle donc une vraie *écologie*, cette fois au sens plus universitaire du terme, de Marseille, entre terre et mer : la ville est le lieu de transition entre la montagne et la mer. La ville n'est pas l'objet principal autour duquel tout s'organise, mais plutôt un emprunt du territoire naturel, une occupation d'une interaction terre-mer bien préalable au rapport ville-mer.



La skyline marseillaise depuis If

En se rapprochant suffisamment de Marseille pour en distinguer la *skyline*, par exemple en l'observant depuis le Château d'If, on se dit encore que la véritable *skyline* de la ville n'est pas celle que l'on veut construire à Arenc, mais que c'est celle de la succession des collines. Sur la plus haute, Notre-Dame de la Garde joue pleinement son rôle de phare, de symbole absolu : elle domine, elle veille sur une ville dont les habitants reconnaissent en elle une figure maternelle et protectrice, sans nécessairement adjoindre à cette reconnaissance un caractère religieux.

Dessous, la ville paraît grouillante et minérale. Les tentatives d'affirmer un ordre et un front sont incomprises, depuis la mer : la tour CMA-CGM, pour l'instant seule en attendant la construction des futurs *Quais d'Arenc*, apparaît comme en rupture, ou comme, pour reprendre un terme usité en écologie du paysage, un point d'appel paysager : en clair un élément *extraordinaire* parmi la *skyline* ordinaire de Marseille.

La prise de distance géographique avec le littoral, que ce soit en direction de la mer ou des terres, révèle des dimensions nouvelles du littoral, porteuses de sens quant à l'identité urbaine et les rapports ville-mer, au-delà de l'insuffisant trait de côte.

Cela nous amène à évoquer le littoral comme un construit social symbolique. Plus qu'une forme matérielle, plus qu'un usage, le rapport ville-mer revêt une dimension symbolique, mythique presque, dont l'intérêt est d'affirmer une identité urbaine.

Conclusion :

Épaissir le littoral, montrer la vitrine maritime

A travers ces trois parties, on a porté trois regards différents sur les rapports ville-mer. En premier lieu, on a cherché à expliquer l'importance du rapport ville-port, dans l'identité et la symbolique urbaine actuelle. On a aussi pu voir que l'idée d'un découplage ville-port est inhérente même à l'idée du couple ville-port, ce qui, dans l'histoire du temps long des villes portuaires, relativise le « découplage » actuel.

On a ensuite porté un regard que l'on a voulu critique, au sens littéral, sur les dynamiques actuelles du renouvellement portuaire. On n'a pas voulu porter un regard de juge ou de moraliste : on a plutôt voulu chercher du discernement et du sens à la logique du *waterfront*, qui nous a conduit à constater la récurrence d'une image, celle de la dualité de l'extraordinaire face à l'ordinaire, et que c'est cette dualité qui peut être source de conflits, de frictions.

Enfin, on a proposé un regard différent sur l'ensemble du littoral, en posant et vérifiant l'hypothèse qu'il existait plusieurs Cités de la Méditerranée, plusieurs rapports matériels entre la ville et la mer, mais surtout plusieurs écologies du littoral, c'est à dire plusieurs rapports symboliques au littoral et plusieurs manières de vivre ces rapports issues de dynamiques sociétales et urbaines, mais conditionnées ou *a minima* influencées par des caractéristiques naturelles de la morphologie littorale.

Il nous semble intéressant de souligner trois points qui, à l'issue de ce mémoire, nous semblent être désormais les véritables enjeux du lien ville-mer.

Premièrement, il est ressorti de la troisième partie que si les écologies du littoral ont un caractère extra-territorial, en dépendant aussi de l'arrière-ville, le caractère maritime du littoral était extrêmement fin dans les tissus urbains, limité au trait de côte. La géographie du littoral n'est pas la géographie du trait de côte. Le caractère maritime est évanescent et disparaît dès lors qu'on pénètre plus avant vers l'intérieur des terres. Dans une ville comme Marseille qui dispose sensément d'une forte « aura de maritimité », pour reprendre les termes de Chaline,¹²¹ mais qui semble parfois tourner le dos à la mer, il faut peut-être mener une réflexion sur le littoral non pas en tant que ligne de côte Nord-Sud, par le plan, mais en tant que « frange », en tant que dilution ou *a minima* rencontre des tissus urbains et maritimes, selon une réflexion Ouest-Est, afin de permettre une meilleure porosité de la mer vers la ville et inversement, et donc d'élargir la frange littoral, pour *in fine* démultiplier ces rapports à la mer porteurs d'urbanités si fortes.

Cette porosité pourra se réfléchir par le plan, mais peut-être plutôt par la coupe : notre deuxième point est ici de dire que face à une porosité horizontale impossible à cause des ruptures inhérentes au port (foncier portuaire) ou inhérentes aux écologies du littoral (autodrome) c'est peut-être par le travail vertical que cette porosité peut être recrée. En cela, l'exemple des Terrasses du Port peut faire office de référence, non pas dans sa fonction ou son architecture, mais dans sa structure séquencée verticalement. De fait, on

121 CHALINE Claude, 1994

développerait ici les écologies de la terrasse sur la mer et les écologies de la mer vue de loin.

Enfin, notre troisième et dernier élément de conclusion prend acte du potentiel inexploité mais pourtant presque infini que représente la diversité du littoral. Ces potentiels que l'on a listé dans les *enjeux* de nos Cités de la Méditerranée doivent faire l'objet de réflexions spécifiques, et leur devenir doit être pensé, réfléchi, planifié, afin que ce potentiel ne soit ni détruit ni surexploité.

Cette diversité du littoral laisse penser qu'on peut passer de la ville-port à la ville-mer. On peut remobiliser ici la classification de César Ducruet¹²² sur les différentes typologies des rapports ville-port, selon le croisement de deux critères : réticularité maritime et centralité urbaine.

A l'heure où la centralité urbaine se veut dominante, Marseille pourra donc chercher son rapport au port entre deux extrêmes : d'un côté, une ville généraliste, un grand centre urbain dont les caractéristiques maritimes sont réduites, en clair une ville peu tournée vers la mer, et d'un autre côté une métropole portuaire où la réticularité maritime est dominante. Marseille n'a pas d'intérêt à se vouloir ville généraliste, et n'a pas nécessairement les moyens d'être une métropole portuaire.

Entre ces deux extrêmes, Ducruet propose la ville maritime, et c'est à cette image que l'on arrive. La ville maritime, c'est le grand centre urbain, qui a une forte réticularité maritime, c'est à dire qui a un caractère portuaire fort, mais pas dominant. Le caractère portuaire peut aussi laisser la place à d'autres valorisations du littoral, mettant en valeur les différents *waterscapes* que nous avons tenté de mettre en valeur ici.

De fait, si la conciliation difficile de la ville et du port se traduit par une *Charte ville-port*, pourquoi ne pas imaginer élargir la réflexion, et adjoindre à la conciliation des intérêts logistiques et urbains d'autres intérêts : l'écologie, le tourisme, la qualité de vie, les modes de vie, le *droit à la mer*, le Parc National, le patrimoine matériel et immatériel... en clair pourquoi ne pas imaginer une Charte Ville-Mer où chaque acteur d'une des facettes multiples du littoral marseillais viendrait composer et participer à une vision de l'identité maritime de la ville à long terme ?

Cette Charte contribuerait à la fois à la bonne gestion des enjeux au sein de chaque Cité de la Méditerranée, tout en jouant aussi un rôle de vitrine, idée dont on a questionné les valeurs et dont on a souligné l'inachèvement actuel. Cette nouvelle vitrine, ça serait celle qui autorise enfin la vue du *waterfront* d'Arenc via la Digue du Large, mais aussi et surtout celle qui assume l'ensemble du littoral comme identitaire de l'aura de maritimité de Marseille.

Celle qui valorise ainsi une image urbaine durable de la grande métropole méditerranéenne.

122 DUCRUET César, 2008, voir schéma dans la partie 2.2 du présent mémoire

Bibliographie

Dictionnaires et encyclopédies

Trésor de la langue française informatisé, <http://atilf.atilf.fr/>

Wiktionnaire, <http://fr.wiktionary.org>

Dictionnaire universel libre utile pour l'étymologie et l'aspect formel des termes.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, éd. Presses Universitaires de France, 2009

Dictionnaire spécialisé présentant les termes selon leur acception usuelle dans le domaine de l'urbanisme.

Webographie

<http://www.euromediterranee.fr/> et <http://www.euromediterraneeacte2.fr/>

<http://www.agam.org/>

Ouvrages généraux sur l'histoire de la ville et les rapports ville-port

BONILLO Jean-Lucien (dir.), BORRUEY René, ESPINAS Jean-Denis, PICON Antoine, *Marseille, ville et port*, éd. Parenthèses, Marseille, 1992, UMR Telemme- AMU-CNRS

Cet ouvrage de référence sur l'histoire des rapports ville-port à Marseille, plus précisément entre le XVIII^e et le XX^e siècle, montre comment les impératifs techniques ont nécessité l'aménagement spatial, et comment cet aménagement a été l'objet de débats importants.

BERTRAND Régis (dir.), *Histoire d'une ville : Marseille*, éd. Canopée - CRDP de l'académie d'Aix-Marseille, 2012, Collection Parcours d'Histoire

Ouvrage généraliste sur l'histoire de Marseille, qui apporte des informations illustrées sur les contextes (politiques, économiques, sociaux) des aménagements et du rapport ville-port.

MOREL-DELEDALLE Myriame (dir.), *Plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, éd. Parenthèses / Musées de Marseille, Marseille, 2005

Ouvrage collectif édité à la suite d'une exposition d'estampes urbaines au Musée d'Histoire de Marseille, présentant des réflexions d'exégèse à partir des représentations des villes-port (principalement Marseille Gênes et Barcelone) : contexte, message politique, nature et objectif de la représentation. Cela souligne l'importance ancienne de l'image d'une ville.

Sur le rapport ville-port et la revitalisation des ports en général

BUADES Virginie, *La revalorisation des friches portuaires en milieu urbain*, note de synthèse de master en urbanisme, sous la direction de Magali LAURENCIN, Institut d'Urbanisme de Grenoble, année universitaire 2007-2008

Synthèse courte et claire qui résume bien les enjeux de revalorisation des friches portuaires, des origines de ces friches à l'exemple de Bordeaux en passant par les différents modèles de revalorisation (FMP, Docklands ...), en soulignant l'importance de l'eau en tant que matière esthétique comme outil de cette revalorisation.

CHALINE Claude (dir.), *Ces ports qui créèrent des villes*, éd. L'Harmattan, 1994, Collection Maritimes

Ouvrage collectif qui dresse dès 1994 les premiers constats du phénomène de reconquête des ports en proposant une approche théorique en première partie, et ébauche un grand nombre de

problématiques au travers différents exemples appliqués en seconde partie.

DUCRUET César, *Typologie mondiale des relations ville-port*, 2008, in *Cybergeographie : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, document 417

L'auteur présente différents types de relation en fonction de l'importance croisée de la centralité urbaine et de la réticularité maritime.

GRAVARI-BARBAS Maria, *La « festival market place » ou le tourisme sur front d'eau, un modèle américain à exporter*, in *Norois* n°178 « Ville et tourisme », 1998

Article présentant du modèle de reconversion américain des festival market places et réflexion sur leur hypothétique importation en Europe où, en 1998, les projets de renouvellement portuaires sont en retard.

PRELORENZO Claude, *Les édifices et espaces portuaires, ou l'invitation à la grande dimension*, in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°82

Une partie de l'article évoque l'histoire de la digue du large, corrélée aux évolutions du port et de la ville, ainsi que les valeurs urbaines de la digue.

Sur Euroméditerranée et le renouvellement urbain marseillais

BERGSLI Heidi, *Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer*, in *Villes portuaires, Horizons 2020 : Les nouveaux enjeux du développement*, *Revue Méditerranée* n°111, second semestre 2008

Article montrant les fondements économiques des opérations d'Euroméditerranée et de Fjordbyen en parlant de « ville entrepreneuriales » et mobilise le concept de « quango » pour qualifier la gouvernance. L'auteure pose la question du droit à la ville face au décalage entre le public destinataire des nouvelles infrastructures de la Cité de la Méditerranée et les populations préexistantes.

BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, éd. Parenthèses, Marseille, 2010

Ouvrage complet sur la genèse d'Euroméditerranée : histoire, objectifs, méthodes, présentation des différentes ZAC et de la mise en vitrine.

JOURDAN Silvère, *Un cas aporétique de gentrification : la ville de Marseille*, in *Villes portuaires, Horizons 2020 : Les nouveaux enjeux du développement*, *Revue Méditerranée* n°111, second semestre 2008

Article montrant que la gentrification telle que prévue par l'OIN n'a pas vraiment fonctionné, en soulignant l'importance de la « libre expression » du choix du logement : quand l'offre de logements est trop déterminante, les classes les plus riches n'ont pas le sentiment de l'exercer.

VIARD Jean, *Marseille, le réveil violent d'une ville impossible*, 2014, éd. De l'Aube

Le sociologue Jean Viard a aussi été vice-président de Marseille-Provence Métropole, au sein de laquelle il a milité pour le projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port.

Sur les grands événements et la culture comme outils d'urbanisme

AgAM, *Marseille Provence 2013 : analyse des grands événements en espace public*, étude de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, avril 2014. Disponible sur :

http://www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/etudes/POP_MODES_DE_VIE/MAGE_2013.pdf

Bilan des grands événements de MP2013 : approche globale, analyse des espaces publics, impact générale de l'année 2013 et chiffrage, pour les événements les plus importants, du nombre de participants, leur occupation de l'espace public, statistiques sur les provenances des participants, etc.

ANDRÈS Lauren, *Reconquête culturo-économique des territoires délaissés : de l'importance du temps de veille et de ses acteurs transitoires*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, *Revue Méditerranée* n°114, premier semestre 2010

A partir des exemple de la Belle-de-Mai et du Flon, l'article souligne le fait que le temps de la friche permet à un quartier l'accueil d'activités plus permissives et donc l'établissement de préalables à une reconquête « culturo-économique » : réappropriation de bâtiments par des artistes, etc., activités qui doivent nécessairement être « normalisées » par la suite.

CASTET Jean-Bernard, *L'impact des expositions internationales et universelles sur les métropoles de la péninsule ibérique : Séville / Lisbonne / Saragosse*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, Revue Méditerranée n°114, premier semestre 2010

L'auteur montre l'impact des grands événements sur la ville et surtout sur son image, en posant la question de l'intégration des sites après événement, ou comment on passe du « hard » vers le « soft » dans la planification des waterfront.

ÉCHINARD Pierre, *Le spectacle, élément majeur de la culture marseillaise*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, Revue Méditerranée n°114, premier semestre 2010

Article, analyse de l'engouement populaire pour le spectacle et les grands événements, et des rapports historiques entre les politiques publiques et la culture locale, entre normalisation nationale et culture du « genre marseillais »

GRÉSILLON Boris et VIARD Jean (Préfacer), *Un enjeu "capitale" : Marseille-Provence 2013*, Paris, éd. de l'Aube, 2011, Collection Monde en cours

Ouvrage synthétique soulignant l'importance de MP2013 entre autres pour la construction métropolitaine. Écrit en 2011 alors que des incertitudes subsistaient (achèvement dans les temps du MuCEM...), ce livre expose néanmoins les débats sur les enjeux culturels : culture populaire ou élitiste, identités culturelles différentes à Marseille, Aix, Arles, etc. constituant, à grande échelle, une métropole culturelle.

LATARJET Bernard, *Marseille-Provence 2013 : genèse, objectifs et enjeux d'un projet culturel métropolitain*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, Revue Méditerranée n°114, premier semestre 2010

Article de l'ancien directeur de l'association MP2013 qui présente les raisons du choix de la candidature marseillaise ainsi que les potentialités de l'événement.

MOREL Bernard, *Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la culture : la vision de l'urbaniste et du politique*, in *Villes culturelles en Méditerranée*, Revue Méditerranée n°114, premier semestre 2010

Article illustrant la manière d'utiliser la temporalité du projet au lieu de la planification, dans le cadre de MP2013, avec une consolidation du projet spatial et matériel (ex : MuCEM) par une légitimation événementielle (MP2013).

VENTURI Marco (dir.) et al., *Grandi eventi : la festivalizzazione della politica urbana*, éd. Il Cardo / Saggi, Venise, 1994

Ouvrage collectif présentant des études de cas de grands événements utilisés comme outils de développement urbain et remet en question cette logique.

Documents d'ordre réglementaire relatifs à la conciliation des enjeux maritimes et terrestres

COUSQUER Yves, *L'évolution des bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille à l'horizon 2025. Un projet ville-port*, Rapport de la Commission Spécialisée sur l'Évolution des Bassins Est, dit *Rapport Cousquer*, présenté au Conseil de Surveillance du GPMM le 9 décembre 2011

GPMM, Charte Ville-Port, 2013, en ligne sur : <http://www.marseille-port.fr/fr/Page/Ville-Port/15061/fixed>

PARC NATIONAL DES CALANQUES, Charte du Parc National des Calanques, juin 2013. En ligne sur : <http://www.calanques-parcnational.fr/fr/mediatheque/documents-de-creation-du-parc>

LOI n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Études réalisées à Tangram évoquées dans le mémoire

Transport par câble, étude, groupement Tangram Architectes, Ingérop Marseille, Cabinet E.R.I.C.

Étude urbaine de la Grande Joliette, concours, groupement Renzo Piano Building Workshop (mandataire), Tangram-Architectes, Bureau Olivier Caro, Transitec Ingénieurs conseils, SLETEC Ingénierie, AIA Ingénierie, Tribu

Sur des façons différentes d'analyser la ville et le littoral

BANHAM Reyner, *Los Angeles* (titre original : *Los Angeles : The architecture of four ecologies*), traduit de l'anglais par Luc BABOULET, éd. Parenthèses, 2008 (version originale : 1973), Collection Eupalinos

Reyner Banham propose une méthode d'analyse urbaine basée sur les « écologies », les caractéristiques naturelles initiales des lieux, qui favorisent certains types d'urbanisation. A ces écologies s'additionnent des « architectures », réflexions sur les styles à une échelle plus précise.

DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement, perception de l'espace et transport (XVIII^e-XX^e siècle)*, 2005, éd. Gallimard, Paris

L'auteur, polytechnicien et ingénieur des Ponts-et-Chaussées, développe une thèse intéressante : au cours de l'Histoire, ce sont les évolutions technologiques des transports qui ont permis de modifier, notamment par la vitesse, la perception de l'espace et la création des paysages.

Piano Strutturale Comunale di Bologna, adopté le 16 juillet 2007, en vigueur depuis le 10 septembre 2008

Le PSC de Bologna propose une déclinaison de ses stratégies selon sept « cités », chacune ayant des enjeux spécifiques et non adaptés à une réponse zonale.

ROBERT Samuel, *La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant*, thèse de Géographie sous la direction de VOIRON-CANICIO Christine, soutenue le 4 décembre 2009, Université de Nice Sophia-Antipolis

Dans cette thèse, l'auteur propose et vérifie la corrélation entre la vue mer théorique et l'artificialisation des terres grâce à l'outil SIG. Il explique son hypothèse en présentant les différentes valeurs (psychologiques, philosophiques, symboliques ...) de la mer.

Autres références évoquées dans le propos, mais non constitutives du cœur de la réflexion

BACHELARD Gaston, *La Poétique de l'Espace*, 1957, éd. P.U.F. BEUNARD Bertile, *La Corniche marseillaise, entre regards distingués et loisirs populaires*, Les Annales de la Recherche Urbaine n° 85

BERTONCELLO Brigitte, RODRIGUES-MALTA Rachel, *Marseille versus Euroméditerranée*, Annales de Géographie n°632, 2003

BISANTI Olivier, *L'aventure sidérurgique de Fos-sur-Mer, logiques d'hier, d'aujourd'hui et de demain*, texte d'une conférence de 2002 disponible sur <http://soleildacier.ouvaton.org/lieux/fr/03W0407A.pdf>

CCIMP, Rapport, *Le marché de la croisière à Marseille*, Zoom Éco, mars 2010, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence

CHALAS Yves, *Les antagonismes fondateurs de la cité*. Journal des Psychologues, n°119, 1994

CHAZETTE Alain, GIMENEZ Pierre, *Südwall : batteries côtières de Marine*, Port-Vendres, Sète, Fos, Marseille, Toulon, 2009, éd. Histoire et Fortifications

CHEVALIER Michel, *Système de la Méditerranée*, 2006, éd. Les Mille et Une Nuits (éd. originale journal Le Globe, série d'articles parus en 1832)

GRAVARI-BARBAS Maria, *Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique*, in Norois n°178 « Ville et tourisme », 1998

GILLETTE Aline, *Comment Marseille-Fos veut concurrencer les ports de la mer du Nord*, Le Moniteur du 16 juillet 2012

HARTOG François, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, 2002, éd. Le Seuil.

HERZOG Thomas R., *A cognitive analysis of preference for waterscapes*, 1985, Journal of environmental psychology 5

LA RAGE DU PEUPLE, *Marseille Capitale de la Rupture -- 20'13 min*, 2013, documentaire visible en ligne sur <https://www.youtube.com/watch?v=CEg1jMeTljQ>

LEITNER Sara Jean, HARRISSON Robert , *The Identification and classification of Inland Ports*, Center for Transportation Research, University of Texas at Austin, 2001

PERROUX François, *L'Économie du XX^e siècle*, 1961, Presses universitaires de Grenoble

PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (sous la dir. de) , *La Métropole des infrastructures*, 2009, éd. Picard, Paris

PROST Henri, *Plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise*, 1923

RENAUD Antoine, *Comment la CGT a coulé le port de Marseille*, Dossiers du Contribuable n°10 «Enquête sur la CGT», décembre 2012

RODRIGUES-MALTA Rachel, *Naples-Marseille : waterfront attitude*, in Méditerranée n°96, *Politiques urbaines à Naples et à Marseille : regards croisés*, 2001

RODRIGUES-MALTA Rachel, *Une vitrine métropolitaine sur les quais, villes portuaires au sud de l'Europe*, in Les Annales de la Recherche Urbaine n°97

RODRIGUES-MALTA Rachel, *Régénération urbaine : variations sud-européennes*, 2001, in L'information géographique n° 65-4

VIARD Jean, *Le sacre du temps libre, la société des 35 heures*, 2002 , éd. De l'Aube

VIARD Jean, *Marseille, le réveil violent d'une ville impossible*, 2014, éd. De l'Aube

ZYSBERG André, *Marseille au temps des galères*, 2001, éd. Rivages

ANNEXES

Corrélation entre projet urbain et grand événement

Ville-port	Plan d'Ensemble	Grand événement	Réalisation phare
Marseille	Euroméditerranée	CEC 2013	MuCEM (Ricciotti)
Gênes		G8, CEC 2004...	Port antique (Renzo Piano)
Valencia		America's CUP 2007	Cité des Arts et de la Science (Calatrava)
Barcelone	Port Vell	JO 1992	
Glasgow	Clyde Waterfront Regeneration	CEC 1990	Clyde Auditorium (Foster), Riverside Museum of Transport (Hadid) ...
Bilbao	Bilbao Ria 2000 (1989)		Guggenheim (Gehry)
Reggio di Calabria	Regium Waterfront		Musée de la Méditerranée (Hadid)
Hambourg	Hafencity	JO 2012 (candidature)	Philharmonie de l'Elbe (Herzog et de Meuron)

Tableau non exhaustif de la corrélation entre le grand projet urbain et le grand événement : il semblerait que la corrélation soit plus forte dans les réalisations les plus récentes, mais c'est l'exemple écossais de Glasgow qui figure comme référence.

Cités de la Méditerranéées : atlas photographique des *waterscapes*



Figure 1 : Le golfe de Marseille vu de l'Estaque, Paul Cézanne, 1885



Figure 2 : paysage type de la Côte Bleue : La Vesse, commune du Rove



Figure 3 : L'Estaque vue de la mer (photo ©« Lakko Marseille »)



Figure 4 : la skyline du GPM



Figure 5 : la digue du large vue du port (photo Frédéric D. - photos-provence.fr)



Figure 6 : rapports d'échelles sur le port (photo : cabotages.fr)



Figure 7 : le port vu de la Digue du Large (photo Tangram Architectes)



Figure 8 : le Vieux-Port sans horizons (photo © Panoramio)



Figure 9 : l'entrée discrète du Vieux-Port depuis la mer



Figure 10 : entrée du port vue du jardin du Pharo



Figure 11 : Plage des Catalans



Figure 12 : le quartier des Catalans vu de la mer



Figure 13 : La Corniche, un balcon sur la mer (photo © Panoramio)



Figure 14 : les plages du Prado



Figure 15 : le waterscape de la rade sud (photo ©"Sky_accès", <http://pss-archi.eu>)



Figure 16 : les cabanons du Bain des Dames (photo © plages.tv)



Figure 17 : structure paysagère : les plages, le collet de Montredon, les tours du Roy d'Espagne, Marseilleveyre (photo © marseilleforum.com)



Figure 18 : le village des Goudes



Figure 19 : calanque d'En-Vau (photo © calanques13.com)



Figure 20 : le fortin des Goudes (photo © visleenterrasse.com)



Figure 21 : Port-Frioul (photo © Jacqueline Poggi)



Figure 22 : l'île d'If et la rade de Marseille



Figure 23 : l'Hôpital Caroline (photo © Yann Droneaud, licence CC)